

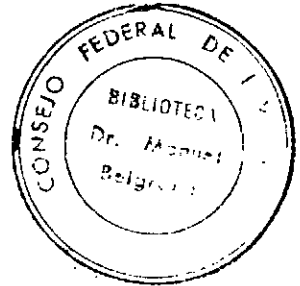
1432

VII

Aspectos Fisico-Territoriales

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

32035



IMPACTO DEL PUENTE PTO IGUAZU_PTO MEIRAS
EN EL AREA NORTE DE LA PROVINCIA DE MISIONES

SECTOR: ASPECTOS FISICO-TERRITORIALES

EXPERTO CONTRATADO: ARQA. LIDIA SEJAS
PLANIF. URBANO REGIONAL

Segundo Informe Parcial

①
p. 310
S15
II

I N D I C E

	<u>pág.</u>
II.1. <u>Posición actual del Area Norte en relación al entorno internacional</u>	
II.1.1. Situación fronteriza con Brasil. Foz de Iguazú	1
II.1.2. Frontera con Paraguay. Puerto Pte. Stroessner	7
II.1.3. Area de Cataratas del Iguazú	11
II.1.4. Proyecto Itají-Bernardo de Irigoyen	15
II.2. <u>Puerto Iguazú</u>	
II.2.1. Posición zonal	21
II.2.2. La ciudad actual	25
II.2.3. Situación futura	29
. Parques Nacionales	29
. Proyectos de EMITUR	32
II.2.4. Roles probables	37
I I.3. <u>El impacto del Puente Internacional</u>	
II.3.1. El proyecto	40
II.3.2. Expectativas	42
II.3.3. Tránsito y tráfico fronterizo	50
. Tránsito vecinal	51
. Movimiento de viajeros	51
. Tráfico bilateral de cargas	54
. Relatividad del tráfico fronterizo entre Puerto Iguazú y Bernardo de Irigoyen	55
. Tipo de mercadería transportada	57
. Movimiento de vehículos por tipo	61
. Movimiento de pasajeros por transporte automotor de larga distancia con destino Iguazú y proceden cias de distintas ciudades del País	63
II.3.4. Evaluación del impacto	65
I I.4. Conclusiones	68

II.1. POSICION ACTUAL DEL AREA EN RELACION AL ENTORNO INTERNACIONAL

II.1.1. Situación fronteriza con Brasil

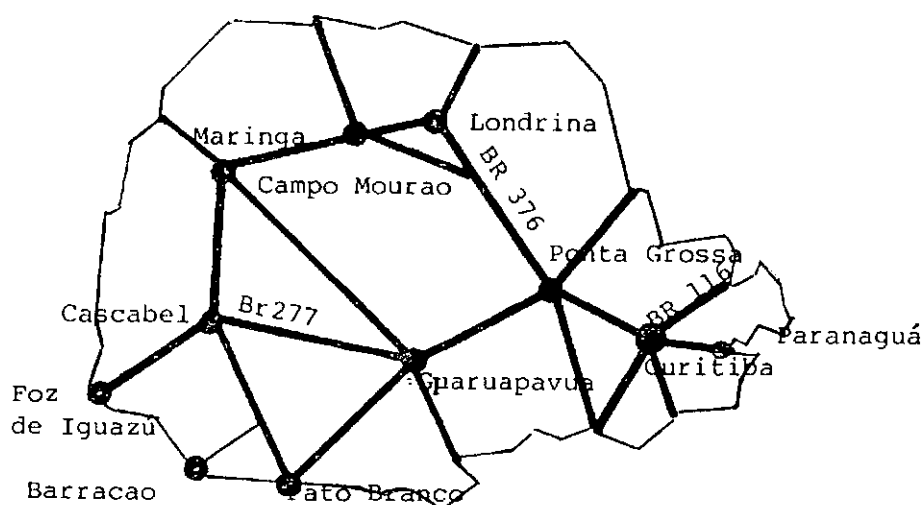
Entre los aspectos que deben considerarse en la relación de la provincia con las áreas colindantes en su entorno internacional, cobran especial relevancia en el Area Norte, las formas de articulación de las redes de centros existentes a ambos lados de la frontera argentino-brasileña. Situación que se singulariza en Puerto Iguazú por su posición dentro de una zona internacional de tres fronteras, definida conjuntamente con Puerto Pte. Stroessner por Paraguay y Foz de Iguazu por Brasil.

Si bien Misiones limita con tres estados de la República de Brasil: al Sur con Río Grande do Sul, al Este con Santa Catarina y al Norte con Paraná, es este último Estado el que hace sentir su peso gravitatorio sobre el Area Norte provincial y los centros fronterizos del Sector del Area de Frontera misionera, correspondiente a los departamentos de Iguazú y Bernardo de Irigoyen.

La presión del crecimiento económico y demográfico de los estados brasileños limítrofes ha generado una presión poblacional sobre las áreas vacías de los departamentos del Area de Frontera de la provincia, que es ya de larga data y que en el Area Norte que nos ocupa se manifiesta en dos formas: una vinculada originariamente a la radicación de agricultores, motivada por el alto valor de la tierra en Brasil y su paulatino agotamiento, unido a las posibilidades de establecerse sobre extensiones de mayor productividad natural en Misiones, además de una histórica intrusión ilegal en tierras fiscales y privadas protagonizada por una población de muy bajos recursos, posiblemente desplazada por el proceso evolutivo de mecanización y tecnificación de la explotación rural en Brasil; y una segunda forma tipológica, vigente, caracterizada por la dinámica de un crecimiento urbano sostenido que generó, y mantiene, una gravitación absorbente sobre los asentamientos fronterizos provinciales, de mucho menor equipamiento urbano y tamaño poblacional.

Esta situación, en distintas escalas y grados de complejidad se hace sentir tanto sobre los asentamientos menores, Alte. Brown, Caburé-í y zonas aledañas, como ya se ha comentado en el Informe anterior, vinculados estrechamente a Capanema, como en los centros de frontera Bernardo de Irigoyen y Puerto Iguazú, prácticamente frentistas a Barracão - D. Cerqueira y Foz Iguazú, respectivamente.

El enlace de estas dos localidades misioneras, habilitadas ambas como pasos de frontera, con sus oponentes fronterizas, implica de hecho también su vinculación con la red vial primaria de circulación y transporte automotor de carga, hacia los principales centros de producción y consumo de Brasil y al puerto marítimo de Paranaguá; tal como se advierte en el siguiente diagrama de vinculaciones viales del Estado de Paraná:



Sintetiza a la región brasileña limítrofe las siguientes características:

- una superficie de 570.000 Km² con 26.000.000 de habitantes (en 1980, valor similar a la población total argentina) de los cuales unos 6.000.000 viven en área rural;
- una estructura minifundista que alcanza 1.000.000 de unidades;
- una frontera agropecuaria ya cubierta, que debe recurrir al mejoramiento del recurso natural y a técnicas de producción intensiva para mejorar el rinde económico; pero también,
- una producción agropecuaria complementada con la actividad minera, la agroindustria y la metalúrgica;
- y una actitud oficial de política regional que promueve el planeamiento es tadual para el desarrollo industrial y turístico de Foz de Iguazú, que ya hace sentir sus efectos.

Con respecto a este último punto caben algunas consideraciones:

Existen al menos tres centros urbanos importantes en el área: Guayra, Cascavel y Foz de Iguazú. De ellos se destaca Foz, a 10 Km de la obra de Itaipú y a 20 de las Cataratas del Iguazú, por su escala de infraestructura y servicios urbanos; ciudad donde más se han acusado, y continúan los efectos provocados por Itaipú, (40.000 empleos generados durante la ejecución de la obra y actualmente unos 13.000, estimándose que cada empleo directo genera a su vez cinco indirectos, lo cual explica en su mayor parte el explosivo crecimiento de Foz en los últimos años). Además Foz de Iguazú está también considerado como el segundo centro turístico nacional, siguiendo en orden de importancia a Salvador.

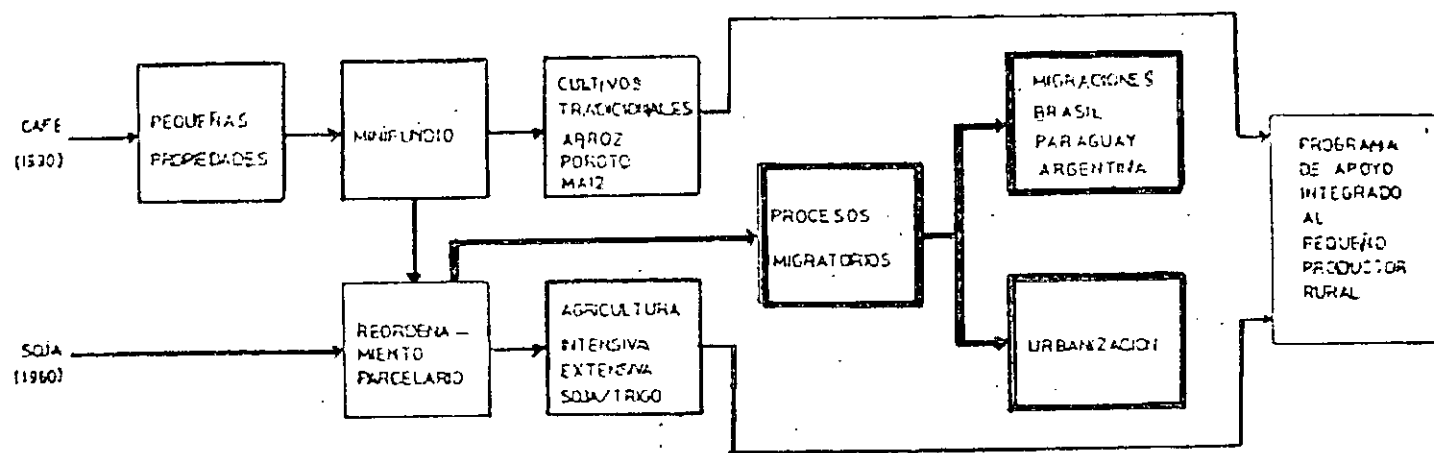
En los estudios brasileños realizados por el PRODOPAR ("Programa Especial Do Oeste Do Paraná) encarado por al Superintendencia de Desenvolvimento Da Região Sul, organismo autónomo dependiente del Ministerio del Interior de los Estados Unidos del Brasil, encargado de promover el desarrollo regional de los Estados del Río Grande do Sul, Santa Catalina y Paraná, se plantea cómo debe encararse el tema Foz, tanto en demanda como en proyectos, una vez terminada Itaipú, en materia de desarrollo urbano, vivienda, actividades económicas, orientación de la producción; servicios de apoyo (comercio, abastecimiento, transporte); actividades sociales (educación, salud, etc.) e infraestructura de servicios.

Las ideas desarrolladas hasta ahora en PRODOPAR indican que el único futuro cierto de Foz de Iguazú es el turismo, el que debe ser apoyado y complementado con la infraestructura y posibles alternativas que brinde Itaipú en tal sentido, por ejemplo, navegación y pesca deportiva. No escapa a las preocupaciones sobre el desarrollo de Foz los predecibles desequilibrios urbanos, ya perceptibles, y especialmente la deformación de los precios en el mercado inmobiliario a consecuencia de la especulación de la tierra. Al respecto es interesante comentar que surge ya en 1979 la idea de iniciar procesos de expropiación del suelo urbano a fin de enfrentar este problema, y que en los estudios de PRODOCAR se vinculaba, incluso en ese momento el ordenamiento de Posadas, como consecuencia de Yaciretá, como posible factor concurrente.

En cambio en el mismo estudio no se considera la problemática regional de la frontera con la Argentina, y es así que en el tema turístico no se incluyen ni a Puerto Iguazú ni a Puerto Pte. Stroessner. Cabe también mencionar el desarrollo de proyectos concretos, a los que se les asigna interés prioritario entre los cuales fué encarado el "Proyecto Especial de Desarrollo

de la Fuerza Económica del Estado de Paraná", especialmente orientado al tratamiento de las situaciones de las áreas estancadas o de baja dinámica, de carácter rural o urbano, a través de líneas de mejoramiento y diversificación productiva; analizándose dentro de la problemática el ya históricamente proceso migratorio orientado hacia Argentina y a la vez el proceso de urbanización del Estado de Paraná.

La concurrencia de estos aspectos a través de sus respectivos procesos se percibe en el ciclo gráfico siguiente:



el cual, como se ve, a través de la transformación de la estructura productiva creó la necesidad de formular el "Programa de Apoyo Integrado al Pequeño Productor Rural".

También fué realizada una evaluación de los recursos naturales del Estado de Paraná, que, aunque en forma discontinua, llegó a definir un diagnóstico agroecológico y a definir un modelo territorial-global a escala de dicho Estado.

Entre las conclusiones de los estudios realizados a través del PRO-DOPAR surge que:

- El Estado de Paraná está totalmente ocupado y no puede extender ya sus fronteras agropecuarias; dado que a las grandes extensiones de suelo dedicadas al complejo soja-trigo y las pequeñas granjas que producen arroz, maíz, porotos, cría de cerdos; etc., se suma una alta densidad poblacional, que promedia los 150 hab/Km² y la define como un área totalmente ocupada.

- Se agrega como factor concurrente, un progresivo deterioro de los recursos naturales, un ejemplo de lo cual se detecta visiblemente en el sector forestal, que ha dejado solo el 5% de la superficie boscosa en pie, cuando la misma en su fase inicial cubría el 40% del territorio de la región. No obstante en la carga transportada que entra en la Provincia de Misiones a través de Puerto Iguazú, la madera de pino tiene una posición prevalente (II.3.3.).

Dentro de estas características generales a escala regional, el Estado de Paraná, en su zona contigua al área de frontera misionera, se presenta como un área consolidada en su desarrollo económico-rural al que se suma, en los últimos años, un rebrote de la actividad turística bajo la influencia de Itaipú, aunque siempre sobre la base de Cataratas del Iguazú, y recientemente, un fuerte estímulo nacional para la radicación de industrias en la banda de frontera entre Foz de Iguazú y Puerto Stroessner. Sin embargo este apoyo oficial de promoción industrial, que lleva a alentar convenios con Paraguay para localizar industrias brasileñas dentro del área de frontera paraguaya en la zona de influencia de Itaipú, no parece asociarse a la política energética adoptada con respecto a esta obra binacional, ya que lo previsto es que a través del sistema de transmisión proyectado, la corriente continua generada por Itaipú (6.000.000 KWS), será enviada directamente a San Pablo. A su vez, la comprada a Paraguay sería incorporada al sistema energético integrado, dentro del cual Itaipú operará como usina de base y de pico. Es decir, que la energía de Itaipú no apoyará el desarrollo regional a escala local.

No obstante, Foz de Iguazú, ubicado muy próximo a la frontera argentina, y separado de Puerto Iguazú por el río del mismo nombre, pareciera continuar el crecimiento espectacular que experimentó en la década del '70 -cuando en pocos años pasó de alrededor de 15.000 habitantes a más de 100.000- y continuar manteniendo un rol dominante en la zona de frontera de los tres países. Contribuirá a ello la decisión de construir un segundo puente carretero de vinculación con Paraguay, que funcionará como dupla vial con el actual puente de La Amistad, canalizando con sentidos únicos de circulación el intenso y permanente tránsito vehicular entre Foz y Puerto Pte. Stroessner.

Hasta el presente Foz y Puerto Iguazú han operado alternativamente con y para las corrientes turísticas que tradicionalmente han visitado las Cataratas en uno y otro país, con la diferencia que Puerto Iguazú, que en sus orígenes era el único asentamiento en la frontera con perfil de ciudad -como consecuencia de diseños y obras ejecutadas por Administración de Parques Nacionales- fué superado por la dinámica del desarrollo de Foz, sostenido por el crecimiento y consolidación económica constante de su región de implante y ya con un ritmo extraordinario en los últimos años, en parte por efecto real de la demanda de mano de obra generada por la construcción de Itaipú (que como ya se dijo, durante su ejecución originó más de 40.000 empleos directos) y también por las expectativas creadas por el funcionamiento de esta represa que aún contribuye al proceso acumulativo de crecimiento.

Este cambio dimensional desde ya implica también un aumento de su capacidad de competitividad con Puerto Iguazú en el ejercicio de similares roles funcionales, especialmente los vinculados a la actividad turística, a lo cual se agregan los efectos coyunturales, y pendulares, de la relación de precios que habitualmente ha actuado, y actúa, entre Argentina y Brasil, y que ha favorecido comercialmente a éste último, por largos períodos, posibilitándole ofrecer los mismos bienes y servicios a menores precios, independientemente a la incidencia de distintas estructuras de costos en la producción de los mismos.

Similares condiciones y manifestaciones a la ejercida por Foz dentro de un área de mercado que absorbe la parte del espacio fronterizo de Misiones que incluye a Puerto Iguazú, otros centros menores, tales como Capanema y Barraçao, en sus propias escalas lo hacen en otras zonas de la frontera.

Esta captura competitiva de Foz sobre Iguazú en los sectores comerciales y turísticos, en alguna forma obstruido por las dificultades que significaba el cruce del río se ha visto favorecida por la construcción del Puente Internacional, y trasciende sobre la actividad hotelera de Puerto Iguazú, algunos de cuyos integrantes han formulado su queja expresando "... que al menos cuando el cruce a Foz se hacía a través del río, las lanchas, lo posibilitaban hasta las 18 hs. ó 20 hs., y los turistas en muchos casos se veían obligados a pernoctar en Iguazú; mientras que actualmente el servicio regular de omnibus entre las dos ciudades está habilitado hasta más allá de las 22 hs. y el tránsito por automóviles, y vehículos de turismo,

puede realizarse las 24 hs., con lo cual muchos viajeros que llegan por su cuenta, o son ya esperados en sus arribos por avión u omnibus, son atraídos directamente hacia Foz..."

Este aspecto, derivado de la presencia del Puente, y el proyecto de instituir a Puerto Iguazú como zona franca puede significar en el largo plazo la integración funcional espacial de Puerto Iguazú, Foz de Iguazú y Pte. Stroessner como centros componentes de una misma aglomeración metropolitana internacional, con Foz como centro dominante y una posición dependiente y subsidiaria para Puerto Iguazú.

Cabe agregar que en su imagen urbana Foz de Iguazú se presenta como una ciudad desordenada, sin atractivos en su composición urbana, ni calidad ambiental en sus espacios públicos y alineamientos comerciales, carente de atributos turísticos propios desde un punto de vista visual y funcional de diseño urbano, con el agravante de una escala y estado de consolidación de muy costosa y difícil reversibilidad.

✓ II.1.2. Frontera con Paraguay: Puerto Pte. Stroessner

La República de Paraguay, país mediterráneo ubicado en el centro continental, ocupa territorialmente una superficie de 406.752 Km², que limita con Brasil, Argentina y Bolivia. El río Paraguay divide al territorio en dos partes totalmente distintas una de otra:

- la región Oriental, entre los ríos Paraná y Uruguay que está conformada por planicies onduladas, surcada por numerosos cursos hídricos y lagos, con extensos campos de cultivo y densos bosques; y
- la región Occidental, también conocida como el Chaco Boreal, extensa planicie surcada por ríos no navegables, de rica flora arbórea donde predominan el quebracho y otras valiosas maderas duras y una fauna abundante, con escasos asentamientos, pequeños, emplazados sobre la única ruta de penetración.

Su sistema de centros configura un patrón de ocupación que se concentra y extiende especialmente entre los ríos Paraná y Paraguay, es decir en la región oriental.

Dentro de este sistema urbano la ciudad de Pte. Stroessner es el principal acceso al país desde el Brasil, a través del Puente de la Amistad, construido sobre el Río Paraná, en el sector del área de frontera trinacional que incluye a Foz y Puerto Iguazú.

La ciudad de Puerto Pte. Stroessner, fundada en 1957, es actualmente la segunda del Paraguay, y su población, registrada en el último censo de ese País (1983) de 98.491 habitantes, representa un valor significativo dentro de la población total (estimada en 1984 en 3.578.000 habitantes). (*)

Su origen se relaciona con el proyecto nacional de colonización y salida al Atlántico que impulsó la ocupación agrícola territorial hacia el borde de la frontera con Brasil, y promovió el establecimiento del nuevo asentamiento como centro de servicios del área.

La salida o acceso al Atlántico de Paraguay concretada a través del convenio de utilización del puerto brasileño de Paranaguá, definió el rol del nuevo centro dentro de las actividades vinculadas a la exportación e importación de productos, función que aún mantiene y se reforzará en el futuro de acuerdo a los planes gubernamentales de prolongar el ferrocarril que actualmente solo une Asunción con Ypacaray hasta Puerto Pte. Stroessner -llamado ya "el ferrocarril de la soja"- previsto como alternativa más económica que el transporte automotor utilizado actualmente, para encauzar por este medio la producción procedente del corredor de soja y trigo, como salida de exportación.

El crecimiento demográfico de Puerto Pte. Stroessner ha sido constante, aunque a un ritmo moderado, desde su origen. Su emplazamiento en la zona fronteriza paraguayo-brasileña ha definido el patrón de su economía y la dinámica de su crecimiento, asociados a una actividad mercantil de exportación e importación a la que se agrega el natural movimiento comercial fronterizo, acrecentado por la fácil comunicación con Brasil a través del ya mencionado puente brasileño-paraguayo, y que se manifiesta en un intenso tránsito y tráfico diario entre Foz y Puerto Stroessner, del que participa mucho más indirectamente Puerto Iguazú.

(*) datos demográficos suministrados por el Consulado de Paraguay en Buenos Aires.

El crecimiento de Puerto Stroessner, al igual que Foz de Iguazú, ha acelerado explosivamente su ritmo en los últimos años por efectos de Itaipú, primero por la construcción de la represa y luego de la inauguración de la obra (en octubre de 1984) como efecto de su impacto turístico, desde entonces permanente.

Cabe comentar que esta obra, a solo 17 Km de Puerto Stroessner, es realmente una magnífica expresión de la ingeniería moderna (actualmente la mayor represa hidroeléctrica a nivel mundial) y solo el lago que alimenta a la central energética tiene 200 Km de longitud por siete Km de ancho promedio, lo que da a través de estas dimensiones una idea de la escala de la presa.

Su visita es actualmente uno de los puntos que suscita especial interés en los turistas argentinos, brasileños y otros extranjeros, que visitan el área de Cataratas del Iguazú, y la excursión que la incluye, conjuntamente con la visita a las cataratas del lado brasileño y a Foz y a Puerto Stroessner (para compras), es una de las más exitosas, y casi obligada, entre las promovidas por las agencias de turismo locales, brasileñas y argentinas.

En esta forma, Puerto Stroessner, que en sí no tiene atractivos propios, recibe los efectos beneficiosos de las actividades turísticas del área internacional potenciadas por Itaipú, y posiblemente en el futuro en un mayor grado de significación, como consecuencia de algunas obras importantes de infraestructura de comunicaciones, realizadas no hace mucho, tal como la ruta directa entre Stroessner y Asunción, habilitada hace menos de dos años, y que reduce sensiblemente el tiempo de viaje entre ambas ciudades, a la vez que la enlaza con otro circuito turístico del país. A esto se suman otros proyectos importantes en curso, tales como el aeropuerto internacional local, que reemplazará al actual con pista de tierra (que solo admite naves de tipo DC3) ; y un country club para alojamiento turístico de modernas instalaciones y alto nivel hotelero.

En materia de equipamiento urbano de apoyo turístico, la localidad cuenta actualmente con dieciseis hoteles de categorías intermedias, de los cuales el más importante es el Acaray, (4 estrellas), con casino y buen nivel de confort, además de un cine, agencias de viajes, restauran-

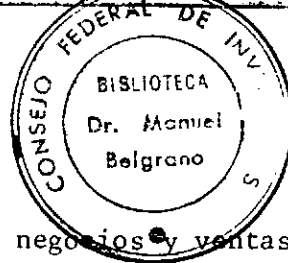
tes, algunos lugares de diversión nocturna, servicio sanitario a nivel de hospital, etc., en una escala y jerarquía poco significativa en relación a la oferta de servicios turísticos que brinda Foz de Iguazú, tanto en hotelería como en prestaciones complementarias.

En cambio, donde indiscutiblemente se impone la importancia de Puerto Stroessner es en la actividad comercial, a través de una amplia y diversificada gama de oferta de productos de diversas procedencias que por su magnitud económica define funcionalmente su rol urbano principal y la categoriza tipológicamente como una típica ciudad-mercado de frontera.

Esta condición se manifiesta en la configuración de su planta ur bana que se prolonga con un alineamiento comercial denso, contínuo, desor denado y abigarrado a partir de la misma boca del Puente de la Amistad, que la vincula prácticamente con Foz de Iguazú. La importancia de este flujo fortalece la vinculación dual, económica y funcional, entre Puerto Stroessner y Foz en un mayor grado que la sostenida entre este último centro y Puerto Iguazú.)

Estas interrelaciones desequilibradas entre los tres asentamientos del área internacional de frontera se verán enfatizados en un futuro próximo como consecuencia de dos proyectos de efectos estructurales para el área común tales como el segundo puente brasileño-paraguayo que se agregará funcionalmente al Puente de la Amistad y la propuesta de declaración y apertura de Puerto Iguazú como zona franca comercial. En este último caso la experiencia señala que los efectos urbanos se acusan con mayor grado de conflictos en los centros menores, por su limitada capacidad y flexibilidad para absorber cambios y demandas abruptas en sus funciones locales.

Es recomendable que las autoridades municipales de Pto. Iguazú, las provinciales, el empresariado y la población local reflexionen sobre la deformación urbanística con que se refleja en Pto. Stroessner su condición de zona franca, a poco más de un año de su declaración. Basta acceder a la ciudad a través del Puente de la Amistad para introducirse de lleno en una especie de mercado popular improvisado y caótico.



Este alineamiento y concentración de negocios y ventas sobre la vía pública, expresión cabal del carácter de "zona franca" asignado a la localidad, se manifiesta físicamente a través de un hacinamiento de actividades que generalmente se desenvuelven en mínimas superficies, libres o cubiertas, en que se mezclan y superponen un atiborramiento de mercaderías de todo tipo, en exposiciones permanentes o transitorias que definen un clima de "feria" callejera donde se mezcla el llamado de los comerciantes, la venta ambulante -ejercida por adultos y menores- y también la mendicidad; envolviendo al turista y/o potencial comprador en un asedio fatigoso, poco acogedor que más que retenerlo lo impulsa a abreviar su permanencia al tiempo mínimo que requiere su compra.

Cabe reflexionar si esta imagen tan poco atractiva de un área comercial, de condición "libre o franca", no se constituirá en el modelo premonitorio al que llegaría Puerto Iguazú, dentro de su propia escala, en un posible futuro rol de ciudad-mercado de frontera.

En otro orden debe recordarse que Puerto Stroessner, pese a su posición fronteriza se encuentra bien vinculada con la red urbana regional de asentamientos y comunicada por rutas asfaltadas con la capital del país y la ciudad de Encarnación, vinculada a su vez con Posadas por el puente carretero de reciente inauguración oficial. Estas condiciones le brindan beneficiosas condiciones de integración a circuitos turísticos vinculados a las reliquias jesuíticas en su país, y -en un futuro- a recorridos extensibles a la provincia misionera.

II.1.3. Area de Cataratas del Iguazú

La presencia de las Cataratas del Iguazú en la frontera Argentina-Brasil, ha significado un factor de atracción turística de interés internacional, determinando un relativo desarrollo inicial del sector servicios en las dos localidades adyacentes al punto natural de atracción, desarrollo que fué cobrando mayor intensidad en los últimos años, especialmente del lado brasileño, y que se manifestó en la construcción de una serie de hoteles y una estructura comercial montada preferencialmente para la venta de artículos y servicios al turista; actividad que se extendió en las zonas turísticas-comerciales de los tres países concurrentes a la subregión.

La subregión de las Cataratas del Iguazú comprende, además de las Cataratas, y los respectivos parques nacionales de Brasil y Argentina, las ciudades de Foz de Iguazú, Presidente Stroessner y sus adyacencias, y Pto. Iguazú.

En la actualidad presenta un gran dinamismo en los lados brasileños y paraguayo, como consecuencia de su interconexión a través del Puente de la Amistad, y la movilización local consecuente de la construcción de la represa de Itaipú, manifestada con un fuerte impacto de generación de empleos en ambas ciudades.

En el movimiento turístico del área internacional de Cataratas, se pueden distinguir dos tipos de flujos, el flujo de turistas que se trasladan para pernoctar en el lado brasileño, pernoctes que tienen una relación directa en la oferta hotelera y sus servicios complementarios; y los que, independientemente al área nacional elegida para alojamiento se trasladan itinerariamente con el fin de visitar los distintos recursos de cada una de las tres áreas nacionales, y cuyo "gasto turístico" se relaciona en mayor grado con el consumo y las compras comerciales.

En la primera toma de decisión, indudablemente juega como variable principal el valor del pernocte y el nivel de servicio hotelero que lo acompaña, además de la accesibilidad a servicios complementarios vinculados con el alojamiento como son la gastronomía, los servicios de transporte, el esparcimiento, las compras, etc.-

Desde ya el correcto funcionamiento del sistema de servicio hotelero implica una serie de inversiones en rubros no hoteleros que bajo la forma de servicios complementarios lo acompañan, tales como: transporte, gastronomía, cultura y recreación, información, comunicaciones, infraestructura de servicios e incluso equipamientos urbanos asistenciales de urgencia y/o de eficiente sistematización. En todos estos aspectos hay actualmente una mejor oferta y mayor eficiencia, puede también llamarse profesionalismo, en Foz de Iguazú.

Las variaciones de los precios locales pueden también significar el traslado de fuertes contingentes de turistas de un país a otro, según la coyuntura de cada economía nacional, circunstancia que por su condición pendular se deja fuera de consideración.

112

En cambio es conveniente un comentario comparativo de los accesos a los respectivos Parques Nacionales y a las Cataratas del Iguazú desde Foz y Pto. Iguazú, respectivamente.

. Tramo Puerto Iguazú-Cataratas

El tramo de la RN 12 que vincula a Pto. Iguazú con las Cataratas, de alrededor de 18 Km. coincide en gran parte con el trayecto hacia el aero puerto internacional hasta bifurcarse sus respectivos ramales de acceso.

El primer tramo de estos 18 Km, corresponde -hasta el Km 5- a la salida de la ciudad, es la continuación natural de la Avda. Victoria Aguirre, y señala la terminación del ejido municipal de la localidad. Los bordes de este camino presentan una baja y aislada ocupación que va disminuyendo paulatinamente. El hito marcado por el Km 5 es el punto de ubicación de una cierta presencia hotelera, de buen nivel, donde se ha instalado asimismo el casino provincial, en un emplazamiento que no es fácilmente accesible para la mayor parte del turismo alojado en los hoteles de la ciudad. El tramo siguiente al Km 5 es casi totalmente selvático y prácticamente la totalidad de la tierra de este sector es de propiedad provincial, o está en vías de serlo. La vegetación arbórea aparece alejada del camino, y la recuperada sobre la franja de desmonte realizada para la construcción de la ruta es en sí una cortina, si bien densa, de baja altura y poco valor. Sin embargo la presencia natural de la vegetación y la ausencia de publicidad disonante so bre la ruta contribuyen a una imagen paisajística agradable.

El ingreso al Parque Nacional, al dejar la Ruta 12, se realiza a tra vés de un tramo de la RN 101, también pavimentado, que corre flanqueado por una vegetación selvática y ya propia del Parque Nacional. El camino es bueno, aunque sin el esmerado tratamiento y señalización vial del acceso similar a las Cataratas dentro del Parque Nacional brasileño, -también es más angosto-, pero en cierta forma estas diferencias contribuyen a lograr un efecto no buscado de ambiente más natural, menos culturalizado. El camino finaliza con el arribo al Hotel Internacional, al que se llega con una primera impresión visual de sus canchas de tennis, de efecto no muy feliz, y la presencia edilicia del Hotel resuelta a través de una arquitectura de discutible integración al lugar. No ocurre lo mismo con el edificio del "viejo hotel" transformado en Museo, de armoniosa composición espacial, externa e interna, afectado actualmente a varios usos asociados, con posibles

nuevos proyectos de actividades y reactivación por parte de la actual Administración de Parques. Los circuitos, inferior y superior, que permiten introducirse en la selva y aproximarse a los distintos saltos, posibilitan al visitante internarse en un habitat natural que aun mantiene gran parte de su pureza original, y que no solo por razones ecológicas, sino precisamente turísticas, es recomendable no agredir ni alterar. Esto último no implica eludir proyectos e inversiones para mejorar y activar las posibilidades de mayor aprovechamiento del Parque y del Area de Cataratas, -algo descuidadas actualmente- pero sí descartar instalaciones y actividades de equivocado de sarrollo para el carácter natural bajo una errónea emulación del ejemplo brasileño.

. Tramo Foz de Iguazú-Cataratas

El trayecto se realiza a traves de un recorrido de alrededor de 20 Km por la Avda. Las Cataratas, de cuidadoso diseño y mantenimiento vial. A diferencia del lado argentino, este tramo, hasta la entrada al Parque Nacional, presenta muy comprometido el uso del suelo con variadas actividades, entre las que se acentúa la hotelería. El paisaje natural es agradable pero sin rasgos distintivos específicos. En cambio llama la atención, especialmente en la primera parte del camino, a partir de la intersección de ramales a Foz y al Puente Internacional, la excesiva publicidad instalada sobre la banda vial, inclusive de promoción comercial paraguaya, que pesa negativamente sobre el paisaje, desvalorizándolo. Esta presión visual va amenguando paulatinamente hasta llegar a la entrada del Parque, precedida por instalaciones informales y desordenadas de artesanías, souvenirs y bebidas para los viajeros. Por el contrario, luego de trasponer el ingreso al Parque Nacional, el tramo siguiente de circulación es de suma prolijidad y cuidadosa ejecución vial, con correcta y generosa señalización, que en cierta forma presiona sobre la presencia imponente de la vegetación natural, también de tipo selvático. Incluso en ésta se advierte tambien un tratamiento cultural que la diferencia del argentino, diferencia que solo se puede evaluar a través de impresiones subjetivas. Hay también un mayor aprovechamiento del escenario selvático, perceptible a traves de la oferta de internaciones y realización de safaris. El arribo al Hotel Internacional es más grato que del lado argentino, un poco por la mejor integración arquitectónica y por el tratamiento jardinizado del entorno.

La visión de las Cataratas a través de una visión más panorámica de los saltos es de ya impactante y atrayente, como también lo es en el sector argentino, aunque con diferente enfoque natural, que también es subjetivo calificar; baste decir que es diferente, y esto en sí es valioso y deseable.

Algunas de las instalaciones para aproximar visuales o vistas aéreas por medio de ascensores y helicópteros, especialmente estos últimos, desentonan con el ambiente natural, pese a la aceptación del turista, la que indudablemente no debe tomarse como un indicador válido aunque deje un rinde comercial.

II.1.4. Proyecto Itajaí-Bernardo de Irigoyen

En marzo '86 la Subsecretaría de Comercio Exterior y Negociaciones Internacionales de la Provincia inició gestiones con la Administración del Puerto de Itajaí y la Prefectura Municipal homónima en el sentido de canalizar productos provinciales (té, yerba mate, aceites de tung y de soja, celulosa, manufacturas de madera, etc.) utilizando el Puerto de Itajaí en sustitución del Puerto de Buenos Aires. El trayecto a ser utilizado para el transporte de estas mercaderías fué propuesto con entrada por Dionisio Cerqueira, continuando por la BR. 163 hasta San Miguel del Oeste, luego por la BR.282 hasta la BR.470 y llegando por ésta última rodovía hasta el Puerto de Itajaí. Como trayecto alternativo, teniendo en cuenta los tramos sin pavimento en ese momento del primer trecho de la BR.163, entre D. Cerqueira y San Miguel del Oeste, se mencionó el ingreso de las mercaderías por Foz de Iguazú, siguiendo hasta Santa Teresa y continuando por la BR.182 hasta Pato Branco, luego por la BR.280 hasta la BR 153, empalmando con la BR.282 y a través de ésta hasta la BR.470 hasta arribar al Puerto de destino.

Estas gestiones, que respondían a una reunión sostenida previamente fueron iniciadas dentro de las normas de reglamentación vigentes, y si bien se consideraba la necesidad de una conformidad de las autoridades nacionales este requisito era de naturaleza más bien formal.

Las tratativas y propuestas planteadas fueron atendidas en conformidad por las áreas competentes de Brasil y culminaron con la firma de un Acta protocolar firmada por legisladores y funcionarios de la Provincia y de la Administración del Puerto de Itajaí. (ver copia de la misma en página inmediata).



PROVINCIA DE MISIONES
MINISTERIO DE HACIENDA
Y ECONOMIA

En el puerto de Itajaí, Estado de Santa Catarina, República Federativa del Brasil, siendo las doce horas del día doce de marzo mil novecientos ochenta y seis, los abajo firmantes, legisladores de la provincia de Misiones y Funcionarios de la misma provincia y de la Administración del Puerto de Itajaí (PORTOMIAS), convienen en aprobar la presente al fin de documentar las gestiones realizadas - los días diez próximo pasado y de la fecha, tendientes a posibilitar que diversos productos procedentes de la provincia de Misiones - ser exportados a través del Puerto de Itajaí. Para ello de común acuerdo, se ha determinado y dejado perfectamente en claro lo siguiente: - - - - -

PRIMERO: Que a partir de la fecha la Administración del Puerto de Itajaí, dependiente PORTOMIAS, pone a disposición de las firmas exportadoras de la provincia de Misiones, sus instalaciones a efectos que sus mercaderías puedan ser cargadas en buques o depositadas a espera de los mismos, con la concesión -en éste último caso- de los primeros seis días de almacenaje serán sin cargo alguno. - - -

SEGUNDO: Que la ruta más conveniente para que las cargas efectúen el tránsito por territorio brasileño hasta el Puerto de Itajaí, es la siguiente: por Dionisio Cerqueira -ruta 183 hasta San Miguel Oeste, continuando por la ruta 282 hasta la ruta 470 y por ésta hasta el Puerto de Itajaí, con un recorrido total de 700 Km.

TERCERO: Que, teniendo en cuenta que el tramo de la ruta 162 desde Dionisio Cerqueira hasta doce Kilómetros antes de San Miguel Oeste, un tramo de cincuenta y tres Kilómetros, se encuentra en estado de pavimentación, cuya finalización se estima para el mes de octubre próximo, se ha determinado como camino alternativo el de: Foz de Iguazú -Santa Teresa-Rio Branco-ruta 280 hasta ruta 153, por ésta hasta la ruta 282 por la que se continúa hasta la ruta 17 que termina en la

CUARTO: Que la Administración del Puerto de Itajaí hace entrega al Subsecretario de Comercio Exterior de la provincia de Misiones, de información relacionada con las agencias marítimas, despachantes de Aduanas y Líneas Marítimas habilitadas para operar en su jurisdicción. Asimismo le entrega la Escala de Costos Comparativos, por tonelado para descarga, almacenaje y embarque de las mercaderías. - - - -

QUINTO: Que a título informativo las Empresas Navieras entregarán las cotizaciones por flete marítimo con destino a los puertos europeos, costa este y oeste de E.E.U.U. y Golfo, como así también el Boletín Informativo de las fechas en que operarán en éste puerto los navíos esperados hasta el mes de marzo próximo. - - - - -




PROVINCIA DE MISIONES
MINISTERIO DE HACIENDA
Y ECONOMIA


SEXTO: Que atento al vacío legal existente en la Reglamentación de la Aduana brasilera, que no prevé operaciones de tránsito como la que nos ocupa (DIONISIO CERQUEIRA-PUERTO ITAJAI) por su territorio, el señor inspector de la Receita Federal de Itajaí don Mario César Scherer se ha comprometido a contestar en el menor tiempo posible previa consulta a su superior jerárquico con asiento en Curitiba, con relación a la forma en que deberán documentarse las relaciones permanentes de tránsito.-----

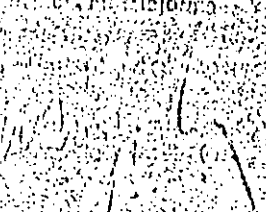
SEPTIMO: Que en la visita que se efectuara al señor Intendente (Intendente) de Itajaí don Arnaldo Schmitt Junior, éste ha expresado su total apoyo al objetivo perseguido, comprometiendo su gestión personal ante el Gobernador Estadual y Gobierno Federal para que todo lo requerido a la Receita Federal sea cumplimentado a la mayor brevedad y favorablemente sino ofreciéndose para obviar cualquier otro tipo de inconveniente dentro de su área jurisdiccional.-----


OTAVO: Que el señor Cónsul de la República Argentina en Itajaí don Adolfo Suarez Ortiz en reunión efectuada el día once de marzo del presente año, ha expresado su total predisposición y deseos de colaboración con el objetivo emprendido ofreciendo, dentro de su competencia, su gestión personal para cualquier trámite que se presente en lo sucesivo.-----

----- Ha siendo para más, previa íntegra lectura que de por sí efectuada por las partes intervinientes, en prueba de conformidad se firma original y cuatro fotocopias del mismo.-----


ROBERTO JOSÉ ROSADO
Secretario de Comercio Exterior
y Representante Interdependiente
del Ministerio de Hacienda y Economía


Enzo LUIZ ANTONIO DE MATOS
Administrador do Porto de Itajaí


PEDRO MANO VICENTE FILHO
Administrador do Porto de Itajaí
Burocrata


RAÚL JORGE SOLMOIRAGO
DIPUTADO
Honorable Cámara de Representantes

Si bien las tramitaciones continuaron con un ritmo mucho más lento al ingresar en el área de la Cancillería Nacional, actualmente solo faltarían acordar finalmente la ruta y la documentación exigible para el cruce del territorio brasileño en tránsito, y la posterior exportación de las mercaderías, por lo que puede considerarse un proyecto de viable concreción en el mediano plazo.

Sus incidencias, según la ruta y el punto de ingreso a Brasil que se determine, de acuerdo a las alternativas mencionadas, son de indudable significación tanto en la estructura física del centro que actúe como paso de frontera como en su futuro rol funcional en el Area Norte y en la escala regional-provincial.

Es más previsible que si se concreta esta iniciativa provincial, -cuyas actuaciones administrativas se hallan detenidas desde hace algunos meses al alejarse de su cargo el Subsecretario de Comercio Exterior que inició la gestión, y por hallarse aún sin titular dicho cargo- que los movimientos de transporte que se generen, y que pueden llegar a magnitudes importantes si se enlazan con flujos comerciales de exportación regional originados en la implementación del proyecto del Norte Grande, se encaucen por la RP 17 y salgan de la provincia por Bernardo de Irigoyen, antes que por Pto. Iguazú. En este caso los efectos, positivos y negativos, se reflejarán sobre ese centro de frontera y sus accesos, alterando totalmente su actual condición y dinámica de crecimiento, así como su gravitación zonal.

En lo concerniente a Puerto Iguazú cualquier intensificación del movimiento fronterizo de transporte de carga, que desde la habilitación del Puente Internacional se acusa en una tendencia creciente, agregará un hecho sumamente conflictivo a su actual situación urbana y al rol turístico bajo el cual se orienta su desarrollo histórico dada la difícil compatibilidad espontánea entre dos funciones exigentes de tan distinta naturaleza y asociación.

Con respecto a Bernardo de Irigoyen cabe una breve referencia, a título de encuadre descriptivo de su situación actual:

Es el único asentamiento de población urbana dentro del Dpto. Gral. Belgrano (con población de 2077 Hab., según la cuantificación censal registrada en 1980) y a la vez su localidad cabecera. El perfil económico zonal es similar al general del Area de Frontera, con una predominancia de la pro-

ducción primaria, básicamente la extractiva forestal y en la actividad secundaria algunas industrias transformadoras de la madera. El sector terciario está representado en su mayor parte por la actividad comercial fronteriza que se concentra en Bernardo de Irigoyen, recientemente categorizada como paso de frontera por la Dirección Nacional de Aduanas, y por una incipiente actividad turística.

Por su origen puede calificarse como un asentamiento espontáneo, desprendido de la ciudad frentista brasileña de Barracón al definirse la frontera en 1895, normalizándose posteriormente la tenencia y propiedad de la tierra y su subdivisión.

El municipio está atravesado por varias rutas, longitudinalmente por RP 18, y por los tramos finales de la RP17 y las RN 14 y 101, que convergen en Bernardo de Irigoyen, cuyo trazado físico se implanta sobre esta confluencia vial y se extiende a lo largo de las mismas.

En los estudios sobre el municipio y la localidad realizados por la Secretaría de Planeamiento de la Provincia (dic'80) se describe a la ciudad como un pequeño centro emplazado sobre una angosta meseta que oscila entre los 800 y 835 metros sobre el nivel del mar, rodeada de áreas de fuerte pendiente donde se originan los arroyos afluentes del Uruguay, del Pepirí Guazú y hacia el territorio brasileño, las nacientes del río Iguazú. Si bien de acuerdo al medio físico su ubicación es óptima, ya que su emplazamiento en una alta meseta la sitúa en un balcón privilegiado hacia las depresiones de las cuencas adyacentes, con visuales hacia un entorno de gran belleza, estas mismas condiciones físicas y topográficas lo limitan en su crecimiento y expansión urbana; destacándose que no existen en las proximidades áreas que presenten mayor disponibilidad de tierras para uso urbano.

En estos estudios ya se señala que "debido a la escasez de tierras, y para permitir el crecimiento de la localidad, será necesario rediseñar la red vial existente e incorporar los bolsones próximos sobre la RP 17 (coincidente con la RN 14)".

Se menciona también que su condición de cruce internacional de cargas, personas y vehículos, ha determinado que se fortalezca gradualmente su actividad comercial; previéndose para el futuro una consolidación creciente del cen-

tro en la actividad turística (cuenta además con un micro clima muy favorable para la recuperación de enfermedades de las vías respiratorias), y en el intercambio comercial internacional.

Cabe recordar que el paso fronterizo por Bernardo de Irigoyen es el único ingreso por vía seca que tiene actualmente el país en el sector noreste, siendo razonable suponer que la terminación del pavimento del tramo San Miguel Oeste-Dionisio Cerqueira (BR 373), independientemente a la implementación del proyecto Itajaí, haría que se captara gran parte del caudal del transporte de carga por camión que ingresa a la Argentina desde Brasil por Paso de los Libres, dada la considerable disminución de recorrido sobre rutas pavimentadas.

De las consideraciones expuestas surge que la baja escala relativa de ciertas actividades que actualmente ejerce la localidad como paso de frontera, tienden a un natural incremento, a lo que debe agregarse como alternativa viable, la posibilidad de canalizar los flujos desde y hacia Brasil-Norte Grande - Brasil - Paraguay pasando por Bernardo de Irigoyen., transformándose su actual condición de pequeño centro administrativo comercial fronterizo en un vital nudo de circulación a nivel regional-internacional; cambio que por su calidad y magnitud implica una total reorganización espacial de la ciudad y de su estructura de funcionamiento y conexiones viables.

II.2. PUERTO IGUAZU

II.2.1. Posición zonal

Considerando el funcionamiento del centro en relación a sus vinculaciones con los asentamientos más próximos del Area Norte provincial, tanto actuales, (Alte. Brown, Wanda, Libertad, Esperanza), como futuros, (Puerto Península), surge un cierto rol de gravitación zonal ejercido a través de la prestación de servicios permanentes, en algunos casos compartido y/o pendular con Eldorado, que si bien en el presente no ha alcanzado a manifestarse con el peso de polarización que podría esperarse de la situación geográfica y poblacional del Area, tiende a adquirir una creciente valorización. Algunos de los cambios previsibles de situación derivarán, por ejemplo, de la mayor atracción comercial de la localidad en su probable condición de zona franca y de unificación de mercado con Puerto Pte. Stroessner y Foz de Iguazú; y especialmente del posible desarrollo de Puerto Península como centro de una nueva colonización dentro de un área rural de localización que de hecho se constituiría en el hinterland del que anómalamente carece Puerto Iguazú en el presente.

Actualmente la vinculación intercomunitaria entre Puerto Iguazú y otros asentamientos zonales son especialmente perceptibles a través de las prestaciones de servicios sanitarios y educacionales. Tomando como indicadores válidos, en el primer caso, la procedencia de pacientes que recurren para recibir asistencia hospitalaria con internación; y en el segundo, el lugar de origen domiciliario de alumnos pertenecientes a los niveles medio de enseñanza, bachillerato y profesorado para la enseñanza primaria, surgen puntos de captura de un área de influencia bastante amplia, aunque relativamente significativa según las magnitudes de estas variables.

La condición de Hospital Zonal que califica el nivel de este establecimiento en Puerto Iguazú le asigna, dentro de una zonificación sanitaria provincial, un radio de influencia potencial que incluye a las localidades de Alte. Brown (que a su vez cuenta con un puesto sanitario con 7 camas de internación), Puerto Península, Wanda, Lanuse, Deseado, Esperanza, Cabure-í, Pto. Andresito y Libertad (con un equipamiento sanitario local con 3 camas); a los que probablemente se incorporará el nuevo centro rural de Integración.

Los registros estadísticos llevados por el Hospital de Iguazú indican las prestaciones extraurbanas realizadas durante 1985 y '86 que se tabulan en cuadros inmediatos:

Internación de enfermos de procedencia zonal en el Hospital de Pto. Iguazú

Año 1985

origen	número de pacientes mensuales internados												anual
	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	agt.	set.	oct.	nov.	dic.	
Alte. Brown	11	7	9	10	6	4	5	7	3	3	3	6	74
Península	3	2	-	4	1	2	4	-	2	3	1	5	27
Wanda	5	1	5	12	12	8	7	5	8	5	3	12	83
Lanuse	-	1	-	-	2	2	-	1	3	3	-	2	14
Deseado	1	-	-	3	-	-	-	2	3	2	1	2	14
Esperanza	3	3	-	-	3	1	-	1	7	-	2	-	20
Cabure-í	2	2	2	2	3	2	2	4	-	1	1	-	21
Andresito	6	5	2	4	6	1	4	3	4	1	3	4	43
Libertad	3	11	5	6	9	12	4	5	6	7	1	5	74
Int. zon.	25	32	23	41	42	32	26	28	36	25	15	36	371
Int. total	183	203	201	229	171	201	203	198	213	214	203	248	2468

Año 1986

origen	número de pacientes mensuales internados												anual
	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	agt.	set.	oct.	nov.	dic.	
Alte. Brown	5	4	12	5	9	8	12	4	3	16	9	s/i	87
Península	1	2	2	3	1	1	2	1	-	3	-	s/i	16
Wanda	7	8	6	7	7	5	5	6	2	9	9	s/i	71
Lanuse	3	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	s/i	6
Deseado	4	5	3	-	-	1	2	5	-	3	1	s/i	24
Esperanza	-	1	4	-	-	2	2	-	1	2	1	s/i	13
Cabure-í	-	-	1	1	-	-	2	-	-	4	1	s/i	9
Andresito	2	1	11	2	3	1	7	6	4	8	5	s/i	50
Libertad	5	2	8	10	6	6	11	12	5	10	8	s/i	83
Int. zon.	27	23	48	28	26	24	44	34	15	55	35	s/i	359
Int. total	226	186	227	209	216	219	262	238	221	229	s/i		

fte. de inf.: Hospital de Puerto Iguazú

En general se observa que en este servicio social básico, las demandas zonales tienen una importancia relativamente significativa que promedia una relación porcentual de un 15% de las internaciones mensuales; prevaleciendo entre los centros del área de influencia, las recurrencias de Alte. Brown y Wanda, ya que si bien Libertad también presenta altos valores relativos, el período coincide con un lapso en el cual el establecimiento local se encuentra en refacción.

Las prestaciones brindadas por este equipamiento hospitalario son también demandadas por pacientes procedentes de las zonas fronterizas de Brasil y Paraguay, de humilde condición económica, y que no cuentan en sus respectivas áreas nacionales con la prestación gratuita de un servicio social sanitario de este nivel. Como contracara de esta situación son también muchos los habitantes de Puerto Iguazú que recurren a los servicios médicos especializados, quirúrgicos, oftalmológicos, etc. de Foz de Iguazú, cuyo nivel y especialización, se comenta, es incluso muchas veces superior al que puede encontrarse en Posadas, la capital provincial.

En el rubro educación, para reconocer el área de captura de alumnos en los establecimientos de enseñanza media que constituyen el equipamiento educacional de la localidad se consultó a las autoridades respectivas de la Escuela Normal (donde se imparte el bachillerato con orientación docente, un bachillerato acelerado para adultos y uno de profesorado para enseñanza primaria) y al Colegio Industrial. Los datos obtenidos son los siguientes:

Localidades	bachillerato c/ orientación doc.	profesorado enseñanza med.	nacional industrial	
			básico	téc. const.
Alte. Brown	1	1	-	-
Cataratas	-	-	1	-
Capioví	-	-	-	1
Eldorado	-	1	-	4
Esperanza	1	7	-	-
Formosa (ciudad)	-	1	-	-
Libertad	-	2	-	1
Península	13	-	-	-
Posadas	-	1	-	-
San Antonio	2	5	-	-
San Ignacio	-	3	-	-
Urugua-í	2	-	-	-
Wanda	1	1	3	1
Parciales de captura	20	22	4	7
Alumnado total	320	40	117	39

Como se observa, el rol zonal de influencia es especialmente significativo, tanto en extensión geográfica de captura como en los valores de prestación, en el ciclo de profesorado para la enseñanza primaria (maestro), donde trasciende la escala zonal. Cabe mencionar que fuera de Posadas solo existen dos establecimientos oficiales para este tipo de capacitación (uno en Montecarlo y otro en Puerto Iguazú), hallándose un tercero en Eldorado, pero de carácter privado.

En otros aspectos, más vinculados a la actividad económica, por ejemplo, servicios bancarios, no se registran en los bancos oficiales, Banco Provincia de Misiones y Banco Nación, carpetas abiertas por usuarios ajenos a la localidad, lo cual no es sorprendente si se considera la marginalidad de Puerto Iguazú con respecto a la actividad productiva económica predominante en la zona, vinculada esencialmente a la producción primaria, y que, además, existen sucursales del Banco Provincial en Alte. Brown y del Banco Nación en Wanda.

Complementariamente se manifiesta una regular recurrencia por parte de Alte. Brown a ciertos tipos de servicios comerciales y de abastecimiento, por ejemplo combustible, ya que esta localidad no cuenta con boca de expendio, y de otros bienes y servicios más periódicos y ocasionales.

Inversamente a la relativa tendencia de incremento en sus funciones de prestación de servicios, manifestada sobre los asentamientos del sector Noreste del Area, en la triangulación urbana conformada por Esperanza, Wanda y Libertad se ha debilitado su gravitación; en gran parte por la misma consolidación y crecimiento interconectado de estos tres asentamientos, a raíz de la radicación de la empresa de Alto Paraná. No obstante, en relación a esta Empresa, parte de su personal ha optado por residir en Puerto Iguazú y realizar viajes pendulares diarios, pese a los 60 Km aproximadamente de distancia a recorrer. En términos cuantitativos los valores de esta situación son pocos significativos dentro del plantel total de la planta (alrededor de 40 personas sobre un total superior a 1.000), ubicándose desde ya el grueso de las residencias en Puerto Esperanza, y en orden decreciente, en Wanda, Libertad, Eldorado y Puerto Iguazú.

Este más bien débil ejercicio actual de lo que debiera manifestarse como una natural función de polarización zonal, tanto por su posición, el nivel de sus equipamientos urbanos y la relevancia de su imagen turística, adquirirá sin duda su verdadera dimensión al culminar la actual gestión de transferencia a la Provincia de la superficie de 16.000 Has. de propiedad nacional, lindera con el ejido urbano de Puerto Iguazú.

Esta importante extensión formaba parte de una mayor superficie de 30.000 Has., propiedad del Consejo Agrario Nacional, parte de cuyo dominio fué cedido a Parques Nacionales. El resto, la actual fracción de 16.000 Has., está actualmente concedida solo en uso al Ejército Argentino, y existe en curso un proyecto de Ley, que cuenta ya con media sanción, para ceder su propiedad a la Provincia. El propósito oficial es ceder a su vez 2.000 Has. al Municipio de Iguazú -que ya ha asignado a esta parte, que extendería su ejido urbano, algunos usos especiales y la futura expansión física de la planta urbana-; y permutar las 8.000 Has. que ahora tiene en uso el Ejército por una superficie equivalente dentro de las reservas provinciales en el Dpto. de Gral. Belgrano. Estas tierras en gestión de transferencia, nunca han sido cultivadas y están calificadas por la aptitud natural de sus suelos en el mayor nivel agrícola; por lo que, si bien no existe un proyecto desarrollado al respecto, parece un acertado destino el pensamiento oficial de afectar las 14.000 Has. de la nueva jurisdicción provincial a un plan de colonización, que tendría como centro rural de servicio el actual paraje de Puerto Pirámide.

Al implementarse este proyecto, de hecho el rol de polarización de Puerto Iguazú sobre la zona adquirirá una natural y nueva dimensión de gravitación; estimándose por demás recomendable prever ya, desde el área de Planeamiento de la Provincia, el ordenamiento director territorial en una escala zonal, que estudie conjuntamente la estructura funcional y de vinculaciones actual y de crecimiento futuro, de Puerto Iguazú, Alte. Brown y Puerto Península.

II.2.2. La ciudad actual

Las barrancas de los ríos Iguazú y Paraná son los límites urbanos hacia el norte y el oeste. El acceso al área urbana se produce por la prolongación natural de la RN 12 con la arteria principal de Puerto Iguazú, la Avda. Victoria Aguirre, que actúa como columna vertebral de todo el trazado hasta concluir en el punto de confluencia de los dos ríos, donde se ha emplazado el hito internacional. El tramo de entrada a la ciudad a través de esta avenida de doble circulación es de baja ocupación, con fuerte presencia de instalaciones del sector público, poco ordenado en su conformación -predomina la ausencia de veredas- y si bien no es rechazante se encuentra poco valorizado, aunque con posibilidades de mejorar su atractivo.

Inmediatamente a este tramo de entrada a la ciudad se extiende hacia el Norte el área de mayor densificación; que constituye el sector más característico de Pto. Iguazú por la concentración de actividades comerciales, bancarias y de servicios turísticos. Aquí el tejido urbano es denso, con construcciones edificadas sobre línea municipal y entre medianeras, en general de una o dos plantas. En este sector se impone la presencia comercial, casi absoluta sobre la calle Brasil en sus pocas cuadras de extensión. Es también sobre esta vía, que centraliza en mayor grado los recorridos de los turistas, donde la imagen visual de las fachadas a lo largo de la calle ofrece una apariencia de mayor desorden e improvisación, efecto de un erróneo individualismo en las instalaciones de locales, marquesinas, usos entre mezclados de materiales, y terminaciones descuidadas. La única excepción la constituye una moderna instalación de una confitería en la intersección de las calles Misiones y Brasil, en un cruce urbano de seis esquinas, cuya calidad de diseño y materiales constructivos sobresale gratamente como ejemplo, aunque sin cambiar el peso del entorno. Llama la atención la mínima, casi imperceptible inserción de la flora local, de tan rica y fácil manifestación, en el espacio público de esta área central, cuya utilización como recurso de ordenamiento y valorización visual tiene una cierta presencia en la unidad de los maceteros instalados en las aceras de Brasil entre la plazoleta Alte. Brown y las "7 esquinas", la cuadra más grata de esta vital calle comercial.

Un elemento de potencial presencia visual en este sector es el "cañadón", fuerte cuña verde que se extiende desde las barrancas sobre el Iguazú hasta el centro de la ciudad. Este espacio natural fué ya reconocido en sus atributos paisajísticos urbanos en el Plan de Desarrollo para Pto. Iguazú elaborado en 1969 y objeto de una propuesta concreta, recogida en otros planes posteriores, que está a punto de ejecutarse a través de un proyecto encarado por EMITUR. Entre otras propuestas de este Plan, recogidas y apoyadas también por los posteriores, aunque lamentablemente aún sin un proyecto ejecutivo, se encuentra la construcción de una avenida costanera bordeando el Iguazú desde el Puerto hasta el Hito 3 Fronteras y vinculando la zona hotelera sobre la barranca (también aún sin desarrollo); paseo turístico vial que ahora debiera extenderse incorporando el cañadón para finalizar en la cabecera del Puente Internacional.

En lo que respecta a la infraestructura urbana la situación más crítica se da en el suministro y distribución de energía eléctrica local lo cual se evidencia diariamente a través de varios cortes que afectan a la población y a la imagen turística de la ciudad. La provisión de agua potable está en vías de una solución estable por una reciente renovación de la red de distribución -que sin embargo debe ser ampliada en su extensión- y la construcción iniciada de un tanque de reserva con gran capacidad de servicio.

El tema de desagües cloacales es de más difícil consideración dada la insuficiencia actual. En la mayor parte del área residencial, la disposición de las aguas servidas se realiza por cámaras sépticas individuales con transmisión a pozos absorbentes con vertido a la primera napa, sistema que por ahora funciona aceptablemente dentro de la baja densidad actual. Existe un proyecto oficial para la ejecución de una planta de tratamiento, y está previsto el lugar de localización sobre la costa del Paraná, pero el proyecto no cuenta aún con fuente de financiación.

En cambio las obras de pavimentación urbana ha sido resueltamente acometida por las actuales autoridades municipales, con financiación vecinal, y se ha aumentado considerablemente en los dos últimos años el número de calles con pavimento, resuelto a través de piezas premoldeadas de agradable diseño y apropiado color de terminación.

Lamentablemente la general precariedad o ausencia de veredas entorpece los beneficios de esta obra y favorece los deslizamientos de tierra sobre las calzadas. Los desagües pluviales, tema de importante atención en una zona caracterizada por frecuentes e intensas lluvias se va encarando junto con los pavimentos, especialmente a través de cunetas, y algunos proyectos de entubamientos; también en ésto la ausencia de veredas acarrea riesgos y trastornos.

Cabe reiterar que las instalaciones comerciales y de servicios turístico, restaurantes, agencias de turismo, de cambio, transporte, etc., adolecen en general, de una apariencia formal concebida bajo inspiraciones individualistas que rara vez utilizan provechosamente los materiales y recursos de la zona y/o se orientan hacia el logro de una arquitectura local.

No obstante una factible intervención en la armonización de los diseños urbanos, que canalice las inversiones de la actividad privada; y de la pública, en su específica competencia de atención e higiene de los lugares.

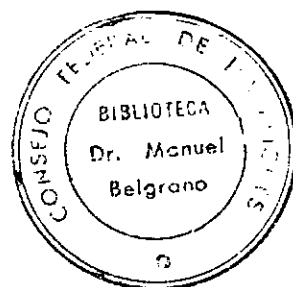
res públicos; más una programación razonable del equipamiento turístico, pueden convertir en atractivo por sí mismo a Puerto Iguazú como centro urbano y de servicio turístico; ya que la ciudad, en el espacio recorrible por el turista para acceder a los puntos de su interés o necesidad, si bien no presenta actualmente valores destacados tampoco tiene una imagen visual de deterioro o fealdad, y su escala la hace aún recuperable.

A modo de síntesis de lo descripto y comentado en este Capítulo puede expresarse que Puerto Iguazú, como centro de servicios turísticos, es actualmente deficiente y requiere una rápida revalorización, tanto en su función de apoyo turístico al área de Cataratas como en su fisonomía urbana, ya que también ella influye en este rol.

El nivel de su oferta hotelera también es bajo, tanto por su cantidad como por su calidad. La dotación actual responde al siguiente número y categorías de establecimientos:

Categorías	Hotelería				
	cant.	actual habit.	plazas	proyectada habit.	plazas
. 5 estrellas	2	310	658	-	-
. 4 estrellas	-	-	-	-	-
. 3 estrellas	5	245	750	104	250
. sin categoría	1	100	176	-	-
. residencial clase "A"	8	167	502	11	26
. residencial clase "B"	1	9	15	-	-
. residencial clase "C"	3	21	57	-	-
. sin datos	1				
. bungalows 3 estrellas	1				
. campings	2				
Totales	24	852	2158	115	276

fte. de inf.: EMITUR, oficina local



II.2.3. Iguazú: situación futura

Entre los proyectos en curso cabe considerar por separado las intervenciones y responsabilidades que tienen sobre el área, entendiéndose como tal la ciudad de Puerto Iguazú y el área de cataratas, dos sectores públicos de fuerte peso institucional: la Administración de Parques Nacionales y EMITUR, la Empresa provincial de turismo. Al respecto es oportuno considerar algunos de sus proyectos y posibles líneas de acción así como las posiciones locales frente a las mismas.

. Parques Nacionales

Actualmente un proyecto de ley, surgido de la Cámara de Diputados, propicia la "transferencia a la Provincia de Misiones, en carácter de donación, de los terrenos de propiedad de la Administración de Parques Nacionales donde se encuentran las Cataratas del Iguazú y la Reserva Nacional del mismo nombre". La zona así englobada comprende 12.800 de las 55.000 Has. del área protegida por el organismo nacional, es decir aproximadamente su cuarta parte (23%).

La fundamentación de la iniciativa presentada por el diputado provincial misionero señala el "notable contraste" verificable entre el aprovechamiento turístico del recurso que representan las cataratas entre el lado brasileño y el argentino, expresando que "... mientras en Brasil se lo ha utilizado como punto de partida para desarrollar una gran infraestructura y convertir a su jurisdicción en un área intensamente explotada como fuente de recreación, en Argentina la oferta de servicios es cuantitativamente escasa y cualitativamente pobre". La realidad es en cierta forma tal como la describe el legislador provincial y el contraste de situaciones existe, aunque no precisamente en el acceso al foco natural y su entorno selvático, sino en el orden turístico de toda la gama de oferta de servicios que en organización, nivel escala, diversidad y sobre todo, profesionalismo, se brinda desde los respectivos centros urbanos adyacentes a las áreas de las Cataratas como prestaciones al turista, y que en general en el lado argentino comprometen a un cambio de actitud a la actividad privada y a los niveles provinciales y municipales en sus respectivas competencias. Esto no significa dejar de reconocer que mucho es lo que cabe esperar de un perfeccionamiento de la labor de Parques y se estima que en lo atinente a Iguazú ya se está transitando en esa dirección.

Así lo permiten suponer algunos de los estudios en curso y la posible rectificación de proyectos anteriores (por ej. instalación de un teleférico, que llevó a una licitación sin oferentes en la que no se reincidiría); por el contrario las programaciones actuales se orientan a obras que no implican una intrusión visual y que tienden a ampliar y enriquecer los recorridos y circuitos -superior e inferior- de acceso a los saltos; la valorización e integración dentro de los recorridos de la isla San Martín, como escalón natural de aproximación visual; el agregado de un "circuito de la selva"; optimización del aprovechamiento del "viejo hotel", que sumaría a su natural atractivo espacial arquitectónico nuevas y diversificadas funciones -tales como microcine, confitería, laboratorio de investigaciones y estudios del habitat, centros de compras, sede de información turística provincial, observatorio, etc.- y la agregación de otros atractivos de interés turístico que no requieren una infraestructura disonante o agresiva con el medio natural, pero que aumentarían la comodidad y la extensión de las visitas en recorridos, posibilidades y tiempos.

Si a esto se agrega la intención enunciada de compartir algunos de estos proyectos con EMITUR y agentes locales -municipalidad y actores privados- se comenzaría a trasladar a los hechos una deseable política de equilibrada integración nacional, provincial y local en el aprovechamiento del recurso turístico principal, que dejaría de lado la pugna entre el "criterio comercial" y el "absolutamente conservacionista", igualmente objetables, que han enfrentado en los últimos años a las posiciones extremas, para dar lugar a que se procure la promoción turística sin menguar los objetivos esenciales que garantiza, pese a todas sus imperfecciones, la presencia de Parques Nacionales en aquellas áreas de reserva natural que han sido puestas bajo su responsabilidad, por constituir precisamente un patrimonio de toda la comunidad nacional.

Otras manifestaciones positivas de la actual política aperturista de la Administración de Parques Nacionales es el acuerdo logrado con la Empresa Misionera de Turismo por el cual se establece un sistema de gestión mixta por el cual toda actividad que se desarrolle en Parques Nacionales será consultada con la Provincia. Aplicar la reciprocidad de este criterio al tratamiento de la reserva provincial de las llamadas 600 Has. que obran como nexo selvático entre el área de Reserva de Parques y la localidad de Pto. Iguazú podría ser muy beneficioso, no solo como gesto de asociación con Parques, abriendo un constructivo camino de comunicación y cooperación entre la comunidad local, la provincia y el ente nacional, sino en sus efectos prácticos, ya que le per-

mitiría a la Empresa provincial contar con una valiosa asistencia técnica, metodológicamente aplicada, sobre objetivos compartidos.

En esta línea de cooperación técnica se encuadra precisamente un convenio suscripto por la Administración de Parques con el Ministerio de Ecología y Recursos Naturales Renovables de la Provincia de Misiones, dirigido al control de la caza furtiva y a la asistencia específica que los cuadros técnicos de Parques Nacionales aplicarán a la delimitación y manejo de la red de reservas naturales que la Provincia proyecta concretar a través de un Parque Provincial de 15.000 Has., que sumadas a las 10.000 del Parque Prov. Malvinas, implementaría un Parque Provincial de 25.000 Has. -extendido sobre el territorio de reservas fiscales del Dpto. de Gral. Belgrano de alrededor de 1000.000 Has.- y que protegerá la cuenca media-alta del Arroyo Uruguayí.

Al respecto, la Secretaría de Ecología provincial se encuentra relevando el área de reservas fiscales entre Deseado y Bernardo de Irigoyen, para detectar el grado de intrusiones; y prevé la realización de un "taller" de trabajo conjunto con los técnicos de Parques Nacionales a desarrollarse en los meses de marzo/abril '87 para delimitar el futuro parque provincial y su zonificación, exigencias de implementación. Cabe mencionar que la extensión y posición geográfica del mismo permitiría la apertura de un corredor de vinculación entre este parque provincial y el nacional (sobre el límite interdepartamental entre Gral. Belgrano e Iguazú), que no solo permitiría un nuevo acceso al área de Parques Nacionales sino que posibilitaría interesantes perspectivas de circuitos turísticos mayores que posibilitarían atraer y retener al turista en visitas complementarias que se sumarían al atractivo de Cataratas. Debe destacarse que el criterio sustentado por el área administrativa provincial de Ecología se orienta al desarrollo de la región de Iguazú sobre una base turística que preserve los valores naturales, actitud que si es coherentemente aplicada a sus acciones y proyectos coadyuvará sin duda a una política común de adecuada coordinación entre la Provincia y Parque Nacionales.

Se desprende de lo expuesto que es una preocupación compartida por EMITUR, como la comuna, y las fuerzas vivas locales de Pto. Iguazú, lograr la retención del turista, aunque por distintas motivaciones: los actores locales como una variable importante para el crecimiento económico-comercial de la localidad que posibilitaría acortar distancias con la prosperidad que

comparten Foz de Iguazu y Pto. Stroessner; y la Empresa de Turismo considerando el desarrollo turístico de Iguazú dentro de un peso relativo a escala provincial en una nueva política de promoción turística más amplia y ambiciosa. Si a estas diferencias, que no necesariamente deberán ser antagónicas, se agregan coyunturales diferencias de extracción política como se dan el presente, proyectos que abren flancos a numerosas objeciones -ej.: parques de diversiones escalas populares y en localizaciones objetables, desarrollar "el juego y la noche" como perfil de la ciudad, propulsar la declaración de zona franca para la localidad, etc.- fácil es advertir que pueden llegar a tomarse muchas decisiones apresuradas que comprometerán conflictivamente el desarrollo turístico de la ciudad de Iguazú y del área de Cataratas tanto en su calidad ambiental como funcional.

La Administración de Parques Nacionales, y la Dirección Nacional de Turismo que históricamente en abierta cooperación interinstitucional crearon y dieron forma al centro urbano de Pto. Iguazú a través de la materialización de su urbanización, acceso rutero, apertura de calles, construcción del equipamiento urbano básico -hospital, escuela, iglesia, sede policial, edificios administrativos, hotel de turismo, primer aeropuerto, etc.-, más la infraestructura necesaria vial y de servicios, que hicieron inicialmente de Pto. Iguazú un asentamiento con perfil de ciudad, cuando Foz de Iguazú no lo había logrado y Pto. Stroessner ni existía, tienen aún una responsabilidad que ejercer en este momento de crisis de crecimiento que afronta la localidad. Por lo cual pese a algunas inexplicables, o tal vez explicables, actitudes de agresividad ante la presencia autoritaria de los entes nacionales, Pto. Iguazú espera y necesita los recursos institucionales, jurídicos, técnicos, políticos, turísticos, financieros y de gestión que aún pueden brindar los dos organismos fundadores, que hasta ahora en cierta forma han sido rectores de su crecimiento.

. Proyectos de EMITUR

En lo referente al ordenamiento urbano del desarrollo turístico de Pto. Iguazú se identifican tres grandes áreas diferenciadas en el tipo y alcances de las acciones que se consideran posibles de desarrollar en cada una de ellas; éstas son:

AREA 1: involucra la actual planta urbana de la localidad, sujeta al Plan municipal de ordenamiento urbano actualmente vigente, dentro de la cual las acciones previstas a desarrollar por la Provincia se refieren esencialmente a proyectos puntuales de equipamiento turístico a localizarse en predios de propiedad provincial, respetando la zonificación municipal; dentro de este encuadre se preven tres tipos de intervenciones provinciales:

- a. proyectos específicos de equipamiento turístico, de tipo comercial recreativo y/o comercial, "de imagen y carácter muy definidos" que contarían con financiamiento nacional o provincial.
- b. acciones destinadas básicamente a perfilar una determinada imagen y carácter físico visual -por la vía normativa reglamentaria- sobre las construcciones que se erijan sobre predios provinciales ubicados sobre la franja de loteos en las barrancas de los ríos Iguazú y Paraná, algunos de los cuales pertenecen aún a la Provincia y otros fueron oportunamente adjudicados, pero sin ocuparse, con destino a hotelería (lo cual implica un relevamiento y análisis previo de la situación jurídica imperante).
- c. el tercer tipo de intervención en ésta Area corresponde a la definición y complementamiento de la Costanera en el tramo existente entre el Puente Internacional T. Neves y la finalización del loteo para hotelería sobre el río Paraná. Este proyecto de obra pública es ya mencionado y propuesto en el Plan de Desarrollo Turístico Pto. Iguazú" elaborado en el año 1969 por la Secretaría Nacional de Turismo y desde entonces rescatado y reiterado en los posteriores planes y estudios urbanos, inclusive en el actualmente puesto en vigencia por la Municipalidad, lo cual no so lo ratifica el acierto y validez de esta propuesta sino también la de EMITUR al prever y apoyar la concreción del proyecto, que integraría el tratamiento de la costa con el trazado vial correspondiente.

AREA 2: comprende específicamente una superficie de 600 Has., calificada actualmente como Area de Reserva Turística Provincial comprendida entre el acceso vial a la localidad (Ruta N 12).

Acertadamente EMITUR enuncia que "dadas las características de esta área, actualmente vacante en su casi totalidad, y su extensión, es conveniente que la misma se planifique en forma global" considerando asimismo que su estado de disponibilidad la expone a presiones por parte de presuntos inversores, por lo que urge definir los criterios y condiciones de ocupación.

Cabe destacar que esta área es el "único predio fiscal provincial en las proximidades de Pto. Iguazú que aún conserva la selva nativa misionera. La zona se presenta consecuentemente con marcadas aptitudes naturales para un racional y cuidadoso desarrollo de actividades turísticas, dentro de una preservación ambiental paisajística que respete y valore sus condiciones naturales. Por ello es por demás atendible la reflexión y recomendación de la Empresa Misionera de Turismo de definir, por las áreas competentes de la provincia, el tratamiento del área en su conjunto y totalidad, definiendo las características y alcances de las actividades permitidas, y la imagen física pretendida como bases de programación de proyectos.

AREA 3: comprende el área intermedia (denominada zona de quintas) que abarca la franja a lo largo de la RN 12 en su acceso a la ciudad -parcialmente ocupada en la actualidad por instalaciones del Ejército, algunos hoteles y campings- en la cual se propugnan acciones para acentuar su carácter funcional turístico, aunque sin brindar mayor precisión al respecto, presuponiéndose que aún restan en esta banda predios fiscales provinciales en similares condiciones a los mencionados en el Area 1, cuya situación y disponibilidad legal debería en primer término esclarecerse y sanearse jurídicamente.

Finalmente EMITUR considera, o mejor correspondería decir, menciona, una cuarta Area, la correspondiente a Parques Nacionales, jurisdiccional y funcionalmente de relevante presencia en la zona, y sobre la que solo se manifiesta que "corresponde compatibilizar propuestas y acciones"; lo cual puede interpretarse como una expresión de apertura a una nueva política de interrelación entre el organismo nacional y la administración provincial, posición que es compartida por las autoridades de Parques Nacionales, en ciertos aspectos y que puede posibilitar para la Provincia, por ejemplo, contar con un valioso apoyo técnico, sin cargo, para comenzar a implementar algunos de sus proyectos.

Los criterios proyectivos ya mencionados para las identificadas como AREAS 1, 2 y 3, se ensamblan dentro de una concepción global denominada "corredor turístico Iguazú" para vincular e interrelacionar, visual y funcionalmente, el "casco urbano" y el Parque Nacional. Esta concepción orgánica de complementación ambiental, que se orienta a conciliar los usos del suelo con las características paisajísticas, es sintetizada en la siguiente forma:

"A - Casco urbano: actividades comerciales, centro de servicio y fuerte densidad de ocupación;

- B - Area de Reserva Provincial: actividades recreativas en relación con los atractivos naturales -actividades susceptibles de aprovechamiento turístico- escasa intervención edilicia y baja densidad de ocupación;
- C - Parque Nacional de Iguazú: grado máximo de la oferta natural y optimización de servicios para el aprovechamiento de esa oferta. Revertir el deterioro del área."

Se reitera que estos enfoques conceptuales son indudablemente positivos y es muy difícil no coincidir con ellos para que sean adoptados por las jurisdicciones nacional y municipal como lineamientos rectores de las acciones a emprender. Sin embargo muchas veces partiendo de una base y objetivos deseables se comprometen proyectos, inversiones, obras o habilitaciones a terceros que no conciben con los mismos y dan lugar a antecedentes discutibles, abundan las experiencias en tal sentido tanto en el orden municipal, como provincial y nacional. A vía de ejemplo, incluso actualmente, se han recogido opiniones encontradas y adversas para diversas iniciativas de posible concreción tanto en el área de reserva provincial de las 600 Has. como en el sector Cataratas de Parques Nacionales, algunas de las cuales han sido descalificadas por los mismos organismos responsables. Sin embargo el hecho de que estas posibilidades hayan existido en algún momento como factibles, habla a las claras de la necesidad de analizar con mucha cautela los proyectos de "desarrollo turístico comercial" y de alterar con obras, instalaciones, juegos, novedades, actividades de esparcimiento, efímeros o permanentes y explotaciones comerciales, etc. que pueden atraer el interés momentáneo del turista o prolongar su visita pero alterando visual o ecológicamente la magnífica expresión de la naturaleza. Esta reflexión no implica en ninguna forma abogar por una postura a ultranza de preservación pasiva, que representa el otro extremo de riesgo, fundamentado también en otro tipo de críticas escuchadas.

Bajo estas consideraciones cabe reflexionar sobre la propuesta planteada por EMITUR para llevar adelante una "Estrategia de Gestión-Acción" referida a las formas de intervención en las hectáreas afectadas a esta Empresa en la Reserva Provincial de las 600 Has. que considera en su 1er. Etapa 1986/87:

- "1) Afirmar, ensanchar, limpiar y eventualmente prolongar los senderos existentes;
- 2) Iniciar la ejecución de un restaurante, con estacionamiento propio;

- 3) Consolidar la idea de una cancha de golf;
- 4) Buscar inversores para juegos de agua;
- 5) Desarrollar un área de captación de aves;
- 6) Ejecutar una red de servicios, baños, etc.;
- 7) Definir la inclusión de propuesta de particulares en inversiones de usos residencial (tiempo compartido) y de áreas de recreación, producción artesanal, etc. (bajo condiciones de baja densidad de ocupación y preservación ambiental)"

Sugiriendo asimismo la conformación de un "Comité de Producción", integrado por EMITUR y fiscalizado por los responsables de la planificación del "Corredor Turístico" que tome a su cargo la ejecución del programa, a fin de lograr y mantener una imagen unitaria del conjunto, y al mismo tiempo implementar una gestión dinámica y ejecutiva.

Sin entrar a opinar sobre la conveniencia de algunos de estos usos, por ejemplo, la cancha de golf, que por su naturaleza implica talar la superficie afectada; o la construcción de un restaurant, y la intrusión del uso residencial, dado que no se mencionan la magnitud o escala de estas actividades, que presentan un muy relativo grado de compatibilidad con el carácter selvático natural del área a desarrollar, se considera recomendable, antes de avanzar en las ideas propugnadas u otras posibles encarar la realización inmediata de un relevamiento del medio natural que abarque la extensión total de las 600 Has.- Este reconocimiento, apoyado sobre un relevamiento aerofotogramétrico que permita reconocer el estado de las especies arbóreas, y de las capas del suelo, complementado con la información de apoyo topográfico que identifique los gradientes naturales, permitirá elaborar una cartografía plani-altimétrica del área sobre la que se determine, por personal idóneo, las superficies a librar de su cubierta boscosa, tanto en magnitud como localización, así como las restricciones de protección ecológica a observar, que permitan contar un plano base sobre el cual programar el diseño de conjunto de las actividades (superficies libres y cubiertas) y circulaciones peatonales y vehiculares para recién organizar los usos admisibles para la activación turística del Area.

Cabe una última mención a otro proyecto de acción inmediata previsto por la dinámica Empresa de Turismo Provincial, (dentro de la llamada AREA 1), que permitirá concretar finalmente un proyecto también incluido origi-

nalmente en el citado Plan de Desarrollo Turístico para Puerto Iguazú (1969), y siempre incorporado (y postergado) en los posteriores planes y propuestas urbanas, es el referido al sector del "Cañadón", área natural de potencial atractivo dentro del casco urbano de la ciudad. La ejecución de esta obra implica un primer paso de regularización de aspectos jurisdiccionales, ya en vías de solución, realizar obras de saneamiento y parqueización, para lo cual se contaría con el aporte de la Dirección Nacional de Turismo y la elaboración de los anteproyectos de base para un posible llamado a licitación para inversores privados, sobre la base de un programa que comprende el tratamiento del Cañadón y Plaza, incluyendo algunas actividades complementarias tales como: bar/confitería, algunos locales comerciales (no más de cuatro), un restaurant-confitería, un museo, y servicios generales.

Esta obra, en la que indudablemente la municipalidad tiene un cierto grado de participación, coadyuvará a vitalizar el área central de la actual planta urbana y es de esperar, si el programa de las bases ejecutivas es lo suficientemente exigente en diseño, volumetrías, materiales, tratamientos de los espacios construídos y libres, accesos, instalaciones, iluminación, exposición, publicidad, solados, jardinizaci3n, etc., a jerarquizar cualitativamente el decaído estado e imagen visual de la actual área central-comercial de la ciudad. (*)

II.2.4. Roles probables

Puerto Iguazú obviamente no cumple una misma y única función-rol para la globalidad de la Provincia, del Area Norte y del área internacional de las tres fronteras; por el contrario, podría hablarse de tres funciones diferentes correspondientes a cada uno de los sistemas económicos y estructurales involucrados. A la vez, al confrontar la situación actual con la de probable cambio de acuerdo a los hechos detectados en el transcurso de este análisis, surgen a su vez tres funciones ó roles-objetivos diferentes que pautarían su futuro desarrollo.

(*) con fecha 5/1/87 se publicó en "La Nación" la siguiente información: *"POSADAS.-Una inversión cercana a 1.800.000 dólares efectuará una empresa argentina para la construcción de un campo de golf en las cercanías de las Cataratas del Iguazú. El presidente de la Empresa Misionera de Turismo, EMITUR, Luis Barrios, indicó que la firma Cataratas Golf S.A. invertirá esa cantidad en la construcción de un complejo turístico cercano al acceso al puente internacional con Brasil. El campo de golf contará con servicios adicionales, entre ellos, la instalación de cabañas para alojamientos adaptadas a las características de la zona, eminentemente selvática y tropical."*

Para ello es necesario considerar los diferentes impactos que pueden tener sobre la vida local la prevalencia del comercio fronterizo sobre la oferta turística; la inserción de Pto. Iguazú dentro de proyectos provinciales de integración turística regional; y la posición de la ciudad como uno de los centros de exportación de la provincia para la salida de productos regionales para mercados brasileños o hacia puertos atlánticos desde ese país, sin dejar de considerar en cualquiera de las alternativas mencionadas la revitalización de Pto. Iguazú en la prestación de servicios dentro de un área zonal de gravitación que se vería fortalecida por el desarrollo de Pto. Península en su hinterland inmediato.

Se consideran como factores-proyectos causales de tales cambios estructurales los siguientes:

- a) en la primera alternativa (énfasis de la actividad común de mercado fronterizo): el proyecto de ley, de reciente formulación, proponiendo la declaración de Pto. Iguazú como área franca de frontera;
- b) en la siguiente (integración a un desarrollo turístico provincial y regional): la conexión con circuitos turísticos de Brasil y Paraguay, facilitada por los Puentes Tancredo Neves y Posadas-Encarnación; la finalización de las obras de Urugua-í (previstas para 1988), los planes conjuntos de Parques Nacionales y el Ministerio de Ecología y Medio Ambiente de la Provincia y finalmente las metas de extensión turística intraprovincial y regional consideradas por EMITUR;
- c) como posible centro de transporte e intercambio bilateral de comercio exterior: la actual integración comercial argentino-brasileña, los protocolos de transporte, el proyecto de desarrollo regional del Norte Grande, vinculados a un incremento sostenido de la actividad comercial de exportación e importación facilitada por la construcción del Puente Pto. Iguazú-Pto. Meiras;
- d) la revitalización de su potencial función de centro zonal: su posición geográfica y condiciones de accesibilidad con Alte. Brown, y el previsible desarrollo de Pto. Península a través de un proyecto provincial de colonización.

Las demandas, es decir el requerimiento de servicios y funciones urbanas de muy distinta naturaleza que pueden significar cada una de

estas alternativas por sí mismas, ó en asociaciones no planificadas previamente afectarán indudablemente la vocación local como centro turístico en la subregión internacional.

II.3. EL IMPACTO DEL PUENTE INTERNACIONAL

II.3.1. El proyecto

La construcción del puente internacional sobre el río Iguazú, vinculado a Puerto Iguazú y Foz de Iguazú es una vieja aspiración de estas dos localidades de la zona, ya que, cuando los cambios deseados de un ritmo más intenso de crecimiento que el provocado por las Cataratas del Iguazú, como atractivo turístico único en su tipo, cedieron su lugar a las expectativas generada por el acuerdo entre Brasil y Paraguay para aprovechar los recursos hidroeléctricos en el cañón de Guayrá (junio '66) materializados luego con la ejecución de Itaipú, despertaron la ansiedad por el proyecto del puente como una necesidad imperiosa.

Las primeras gestiones oficiales se iniciaron en 1972 cuando los respectivos presidentes argentino y brasileño de ese momento político firmaron un tratado de intención para estudiar el tema. En los seis años siguientes prácticamente no se avanzó sobre éste aún cuando en ese lapso se realizó, con la intervención del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) un estudio de prefactibilidad, a través de un Convenio con los tres países involucrados en el proyecto, que fué calificado como vital para el desarrollo turístico y la integración de esa zona internacional compartida por Argentina, Brasil y Paraguay (*).

En enero '79 se integró una comisión local, denominada "Comisión Mixta Argentino Brasileña Pro Construcción del Puente Internacional sobre el río Iguazú", integrada por cinco representantes de Puerto Iguazú y otros tantos por Foz de Iguazú, cuyo objetivo era sensibilizar a las autoridades nacionales de ambos países para la construcción de la obra, gestión compartida por el gobierno provincial misionero.

(*) El estudio, denominado "Proyecto de Desarrollo Turístico Area Internacional Iguazú-Misiones Jesuíticas" fué realizado por el BID a través del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) y finalizado en 1976 con un volumen dedicado al Estudio de Prefactibilidad para construir el Puente Internacional sobre el Río Iguazú.

Paralelamente a estas gestiones locales, la iniciativa se vió alentada por el Rotary Club Internacional que creó, en mayo '78, el Comité Rotario Tres Fronteras, integrado por los Rotary Club de Puerto Iguazú, Foz de Iguazú y Puerto Pte. Stroessner, que reunió y presentó a las Cancillerías de cada uno de los tres países documentación y antecedentes vinculados a la construcción del Puente.

También la Asociación Comercial e Industrial, y los empresarios de Foz de Iguazú, participaron con un activo interés en las gestiones en curso, presentando al presidente brasileño una documentación de apoyo en la que se destacaban las ventajas que derivarían de la construcción del puente binacional, presentando datos sobre el movimiento turístico y comercial entre Puerto Iguazú y Foz de Iguazú.

El largo proceso de negociaciones sobre la compatibilización del trazado vial, cotas, y la armonización de los intereses de las partes, culminó con la firma de un tratado tripartito firmado por los cancilleres de los tres países; y finalmente la obra, (diseñada como un puente a ménsulas por dovelas sucesivas pretensadas, apoyado sobre dos grandes pilas ubicadas sobre las orillas empotradas sobre los macizos de fundación), fué oficialmente habilitada al tránsito internacional el 29 de noviembre de 1985.

Previamente a esta habilitación los respectivos Ministros de Relaciones Exteriores de Brasil y Argentina acordaron algunos aspectos relativos a la jurisdicción de cada país en el Puente, así como a los trabajos de conservación y mantenimiento que el mismo requerirá en el futuro, conviniendo, entre otros puntos:

- a) "... a los efectos del ejercicio de la jurisdicción de cada país, considerar como línea divisoria la mitad geométrica del vano central..."
- b) "... cada país se responsabiliza por la conservación de los accesos al Puente y del centro de frontera situados en su territorio."
- c) "... en lo que hace a los trabajos ordinarios de conservación y mantenimiento del Puente, serán por cuenta de los organismos viales de cada país en el sector respectivo... los cuales coordinarán su actuación en tanto ello resulte necesario para preservar la estética y homogeneidad de la obra."

- d) "... los organismos técnicos pertinentes de la Argentina y el Brasil establecerán los acuerdos y condiciones referidas a las cuestiones de tránsito de vehículos y de personas a través del Puente y el ordenamiento de la circulación vial en el mismo."
- e) "... no se aplicará cobro de peaje, o cualquier otra tasa equivalente, por el uso del Puente."

En base a lo establecido en la penúltima de las disposiciones transcriptas, y a las establecidas en el Régimen de Servicios del Transporte Fronterizo, los servicios por transporte automotor de pasajeros entre Puerto Iguazú y Foz de Iguazú son realizados en base a la reciprocidad de empresas habilitadas, y están actualmente prestados por la "Empresa de Transporte Internacional Tres Fronteras", a través de viajes con origen y/o destino en cada una de las dos localidades, que se cumplen desde las seis de la mañana hasta las aproximadamente 23 hs., con una frecuencia de 45 viajes diarios.

Este hecho significa una amplitud de las condiciones de conexión entre las dos ciudades ya que hasta la habilitación de este medio de transporte público, la comunicación entre las dos orillas se realizaba por el cruce fluvial, a través de embarcaciones menores que operaban solo hasta las 18 hs.

En cuanto al último punto convenido, llama la atención su incumplimiento por el lado argentino, donde se cobra en el respectivo centro de frontera, una tasa monetaria a través de la Dirección de Aduanas, a cada automotor, después de las 18 hs. y los sábados y domingos, como "retribución por habilitación fuera del horario establecido".

Tanto la amplitud del horario de comunicación para el transporte de pasajeros de Puerto Iguazú a Foz de Iguazú, como la tasa cobrada por Aduanas, son motivo de quejas de los hoteleros y comerciantes locales.

II.3.2. Expectativas

Como se ha visto en el punto anterior fueron las fuerzas empresarias, vinculadas al turismo y al comercio de ambos lados de la frontera,

con mayor énfasis en Brasil, las más activamente propulsoras del proyecto de la construcción del Puente Internacional.

Esto queda corroborado por las expectantes declaraciones publicadas poco después de la habilitación del Puente en el "Jornal da ACIFI" - "órgão oficial da Associação Comercial e Industrial de Foz de Iguazú"- y las inmediatas gestiones conjuntas iniciadas por la ACIFI y refrendadas por la Cámara de Comercio de Puerto Iguazú ante las autoridades nacionales y provinciales argentinas. Las mismas centralizaban su interés en algunas peticiones concretas, tales como:

. ampliación del límite de cargas para el transporte fronterizo, habilitando vehículos con capacidad de hasta 15.000 Kg.; y,

. considerando que "... oitenta mil turistas brasileiros visitan mensalmente esta maravilha (Cataratas do Iguazú) do lado brasileiro e fazem compas de "souvenir" na cidade fronteirica de Porto Pte. Stroessner, e que este contingente turístico poderá deslocar-se para cidade amiga (Porto Iguazú) un movimiento comercial que trará empregose divisas desde que sejam facilitados certos trámites que tomamos a liberdade de apresentar: Facilitar o trânsito ao turista brasileiro, mediante a eliminação de demorados tramites burocráticos e de taxas múltiplas cobradas por diversas instituições argentinas estabelecidas na Ponte..."

Simultáneamente (febrero/marzo '86) la Cámara de Comercio, Hoteles e Industrias de Puerto Iguazú, inició gestiones formales ante el Gobernador de la Provincia, el Secretario de Transporte de la Nación y otras autoridades, incluido el Poder Ejecutivo Nacional, para eliminar "barreras" que a su juicio entorpecen la fluidez y caudal del movimiento comercial y turístico entre Puerto Iguazú y Foz de Iguazú.

Las solicitudes en las que se hace mayor hincapié son las siguientes:

. "suspender la aplicación del pago de una tasa establecida para el uso de las rutas del país, que se aplica en el área local fronteriza, afectando los movimientos pendulares de las agencias de viajes -locales y brasileñas- entre ambos lados de la frontera;

. "preocupación por el cobro, por parte de la Dirección Nacional de Aduanas, de una tasa aplicada al cruce vehicular del Puente Internacional en horario

extraordinario los días hábiles (después de las 28 has) y los sábados, domingos y feriados entre las 7 hs. y las 18 hs.;

. "declaración de Iguazú como "Zona de excepción", medida que permitiría trasladar desde el centro de frontera instalado en el Puente hasta el ingreso a Parques Nacionales (RN 12 y 101), los controles establecidos por los representantes de la Aduana, Migraciones (ejercido por Gendarmería), y Transporte, con lo cual se estaría en situación de igualdad con las ciudades de Foz de Iguazú y Puerto Pte. Stroessner, cuyas autoridades fronterizas admiten el libre desplazamiento de los vehículos y turistas argentinos dentro de sus respectivos ejidos y exigen la tramitación fronteriza solo en el caso de trasladarse al interior de esos países;

. " que se instrumente a la brevedad el acceso directo desde el centro de la ciudad al Puente, en beneficio del sector empresarial de Iguazú y su población local;

. " que se declare a Iguazú "zona de excepción" en lo relativo a una mayor amplitud y flexibilidad de la apertura del comercio en horarios y días no laborables; dada su condición de centro turístico y de acuerdo a otros antecedentes existentes para algunas ciudades turísticas del país (ej.: Mar del Plata.);

. "que se revea la instalación de la Feria Municipal Provisoria, ubicada en el sector más comercial de la ciudad, que ha aumentado el número de "pseudos feriantes que ofrecen la venta de sus mercaderías ante la puerta de los negocios legítimamente constituídos y sin el pago de sus contribuciones tributarias...

. " que se instrumente la entrega de los títulos de propiedad de la tierra, amanzanadas y catastradas a sus ocupantes (se refieren al área comercial) sea en carácter de venta o cesión, "favoreciendo con esta medida a la Cámara de Comercio, Clubes Deportivos diversos e Instituciones de bien público...

. "erradicación de las calles de Iguazú de menores en edad escolar dedicados a la venta de mercaderías diversas para terceros; y en el caso de que los niños sean de nacionalidad brasileña o paraguaya y hayan ingresado al país en forma ilegal, que se les restrinja el acceso;

. "gestión del Gobernador ante las autoridades centrales de ENTEL a fin de que se instale, como mínimo, un teléfono público para llamadas locales y

de larga distancia en el Aeropuerto Internacional de Iguazú;

. "acelerar las instalaciones domiciliarias de agua potable y desagües cloacales;

. "intervención del Gobernador para dotar a Iguazú de las fuentes generadoras de energía eléctrica necesarias a fin de evitar su actual dependencia de la planta generadora instalada en Posadas, y los permanentes apagones diarios."

Si bien muchas de estas inquietudes están impregnadas de un interés muy sectorial y particularizado, otras revelan un histórico abandono del interés público en el apoyo de una vocación turística del centro, aparentemente hasta el presente más declarativa que lograda. Curiosamente ^{tampoco} el A.C.A., generalmente presente en todos los sectores de atractivos turísticos del país, aún los muy alejados, ha incluido a Puerto Iguazú en la programación de sus obras de instalación de equipamiento turístico vial.

Parece así inconcebible que en el Aeropuerto Internacional no exista un sólo teléfono para uso público, que el servicio de energía eléctrica se interrumpa varias veces por día, y que si bien la Municipalidad ha encarado un buen ritmo de obras de pavimientos urbanos, la tierra se acumule sobre las calles más centricas de la ciudad, posiblemente por el acentuado déficit de veredas, y/o su mal estado, además afectados por desniveles precariamente salvados, situación a la que no son ajenos los organismos públicos que tampoco cumplen con las obligaciones de frentistas: (ésto último es especialmente perceptible en la Avda. Victoria Aguirre, vía principal de acceso a la ciudad y que brinda al viajero que accede por la RN 12 la primera imagen de la misma).

El comercio "legítimamente constituido" tampoco asume una actitud positiva para lograr y mantener una imagen visual atractiva e higiénica de la vía pública en el sector en que se concentran sus actividades, y desde ya el más frecuentado por el turista. Exceptuando una confitería instalada hace algunos meses sobre la principal calle comercial (Brasil) de impecable diseño y calidad edilicia, en las instalaciones comerciales predomina un personalismo incoherente y descuidado, tanto en las instalaciones comerciales y exposición de mercaderías, como en la publicidad y sobre-techos en la vía pública, los que con muy poco costo y recursos accesibles podrían lograr,

cambiar y mejorar la calidad ambiental y el atractivo visual del centro comercial.

La higiene en las calles es también un problema de descuido constante que compromete por igual la responsabilidad de control de la municipalidad y a los comerciantes; es por ejemplo usual la presencia de aceitunas en las calles y cunetas, residuos propios de una de las actividades de venta de productos regionales de gran desarrollo en el presente, que deja una sensación de feria o mercado más que de comercio calificado, aparte del riesgo que implica para los recorridos peatonales de los turistas.

Algunas de las preocupaciones expresadas por la Cámara de Comercio en sus reclamos han sido ya satisfechas o están en vía de serlo. Así por ejemplo, la Municipalidad encaró y ejecutó un desvío de acceso desde el Puente Internacional que brinda una alternativa de ingreso directo al casco urbano, aún cuando ésta vía no satisface totalmente a los representantes de la hotelería y comercio local que habían propuesto otra traza (prolongación de la calle Misiones) de más fácil apertura, menor recorrido y más directo destino al área comercial.

También los problemas del suministro eléctrico estarían encauzados a una solución en el corto plazo, ya que el gobierno provincial ha iniciado contactos con los gobiernos de Brasil y Paraguay para la compra de energía eléctrica sobrante de ambos países, que permitirán a la provincia abastecer su creciente mercado interno hasta que se termine la obra de la presa de Uruguá-í, emprendimiento provincial que generará 116.000 kilovatios y cuyo plazo de terminación se prevé dentro de los próximos dos años. La interconexión energética provincial con los países nombrados se realizaría, precisamente, a través de la frontera de Puerto Iguazú.

Tanto los antecedentes de participación de las cámaras empresarias de Foz de Iguazú y de Puerto Iguazú, así como gran parte de los requerimientos presentados por las mismas luego de la habilitación del Puente, hablan del fuerte interés compartido por impulsar la actividad del mercado comercial del área común de frontera; aún cuando los resultados obtenibles, si bien siempre sujetos a la ley de péndulo comercial que permanentemente afecta las economías de las respectivas áreas locales, dejarán mayores efectos beneficiosos a la asociación brasileño-paraguaya.

Como una culminación, entonces, de estas expectativas y presión empresaria, ha surgido el proyecto de ley (*) para declarar zona franca a la ciudad de Iguazú; cuyo breve articulado se transcribe:

"

16

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º - Declarar zona franca a la ciudad de Puerto Iguazú, de la provincia de Misiones, conforme a su actual estructura topográfica y encuadre municipal.

Art. 2º - Los artículos, productos y cualesquiera tipo de mercaderías de Puerto Iguazú o para Puerto Iguazú, hacia el interior del país o hacia el exterior, estarán exentos de todo tipo de gravamen y/o impuesto y/o tasa, nacional, provincial o municipal.

Art. 3º - Los beneficios acordados en el artículo precedente tendrán una duración de cinco (5) años, término que podrá ser ampliado por ley. En caso contrario deberán fundarse las razones que determinen el cese de los beneficios mediante el dictado de una ley.

Art 4º - Quedan sin efecto cualesquiera disposiciones, reglamentos, decretos o leyes que se opongan a la presente.

Art 5º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Torcuato E. Fino - Ramón R. Arrechea"

Indudablemente esta propuesta provincial estará sujeta a modificaciones en oportunidad de su tratamiento legislativo, visto solamente los términos del Artículo 2º, que literalmente abren una puerta a la libre exportación e importación de productos para todo el país a través de Puerto Iguazú.

Es interesante detenerse en la lectura de los "Fundamentos" que acompañan al proyecto de ley, ya que en él se refleja el pensamiento de un importante sector de la comunidad local y deja trascender el tipo de rol funcional que desean para el desarrollo de Puerto Iguazú.

(*) Fue presentado a mediados de diciembre '86 a las Comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Asuntos Institucionales de la Cámara de Diputados de la Nación.

Señor presidente:

En el año 1960 aproximadamente, Puerto Iguazú, en la región fronteriza con Brasil y Paraguay, era la ciudad más avanzada y hasta hace pocos años atrás, la Argentina fue el país líder de América del Sur, porque 30 a 40 años para un país no representa nada y hoy día, queramos o no, Brasil ha tomado nuestro lugar, como no es difícil de analizar.

Brasil es un país dinámico en sus fronteras. Precisamente en Manaus tenía problemas aparentemente insolubles e instaló allí una zona franca. Hoy, la región del Amazonas, con su capital Manaus, está viviendo un progreso rápido y dinámico, siendo hasta la puerta de entrada del turismo brasileño, superando con ello un problema para Brasil.

Foz do Iguazú era, entre las ciudades fronterizas la segunda o tercera en importancia. Puerto Iguazú era líder de las tres fronteras con bellísimo paisaje y el comercio más avanzado era de la Argentina. Entonces Brasil de inmediato hizo construir el hotel Das Cataratas y enseguida proyectó el puente de la Amistad con Paraguay, donde éste liberó la zona franca de Presidente Stroessner. En estos pocos años tanto Brasil como Paraguay, dejaron a la Argentina tan inferior, tan pequeña que estimamos que nunca más podremos aproximarnos a esos dos países. En Paraguay, el comercio es tan intenso que actualmente grupos extranjeros ya tienen interés en construir un aeropuerto internacional, paralelamente con un supermarket al estilo americano, en un área de aproximadamente 800.000 m², proyecto que se encuentra en estudio en el exterior.

Ahora, Brasil libera la zona franca de libre frontera con Uruguay, siendo obvio que lo ocurrido en Puerto Presidente Stroessner sucederá con Uruguay. Otro rápido desenvolvimiento, teniendo más un problema de frontera resuelto con desarrollo garantizado y sin inconvenientes para el futuro, logrando así un problema menos para Brasil.

Hoy la unión entre Brasil y la Argentina está dada a través del puente de la confraternidad Tancredo Neves, inaugurado hace exactamente un año y que, en realidad, no incentivó en nada el desarrollo de Puerto Iguazú, no justificando semejante inversión. El tránsito entre argentinos y brasileños por este puente, no llega ni siquiera al 3 % del existente entre Brasil y Paraguay, tanto es así que se está analizando la construcción de otro puente uniendo Brasil y Paraguay en esta frontera.

Por ello nos preguntamos: el porqué de ese tránsito entre Brasil y Paraguay y nada entre Brasil y Argentina, lo que es muy simple, estamos 40 años atrás de esos dos países. No tenemos galerías comerciales o mejor di-

cho, no contamos con productor de venta competitivos en este mercado fronterizo, para ser ofrecidos a los turistas. Nadie vendrá a Puerto Iguazú para comprar únicamente aceitunas y sweaters en el verano. Prefieren ir a Paraguay, comprando sweaters y aceitunas un poco más caros y, aprovechando el viaje, realizar sus compras de artículos de electrónica que hoy están de actualidad. Al pasar por el puente de la Amistad no existe la burocracia de anotar todos los documentos y patentes de los vehículos, con el único objetivo de cobrar un impuesto irrisorio, argumentando que se recaudan fondos para pagar las horas extras de los empleados de la Aduana argentina. Este impuesto es cobrado a criterio del empleado que se encuentra de turno en ese momento, lo que se torna ridículo y hasta humillante para nosotros, los argentinos.

Puerto Iguazú deberá adaptarse a las costumbres de la región ya que éstas están arraigadas en los hábitos de la zona, y nada los hará cambiar de parecer. Puerto Iguazú deberá tener una zona franca de productos importados, para ayudar a la venta de los productos nacionales. Dichas mercaderías podrán ser adquiridas directamente de los importadores paraguayos en la zona franca de Puerto Presidente Stroessner, abonando las mismas en australes, evitando así la evasión de divisas y recibiendo por ellas gran parte en dólares, aumentando de esa manera la entrada de esa moneda en nuestro país.

Con la zona franca de Puerto Iguazú, obviamente los hoteles tendrían algunas reducciones de impuestos y, naturalmente, podrían volver a competir en precios con nuestros hermanos brasileños, dividiendo un poco los turistas entre Puerto Iguazú y Foz do Iguazú, ya que hoy en día sólo se hospedan en Puerto Iguazú cuando no hay más lugar en Foz do Iguazú y Puerto Presidente Stroessner, considerando que nuestras tarifas son bastante más elevadas.

Existiendo una zona franca se elimina la Aduana para los vehículos fronterizos efectuándose la fiscalización en la salida de la ciudad o en el aeropuerto y de esa forma el número de empleados públicos disminuirá en forma considerable con menor erogación y disminución de costos. Cabe señalar y recalcar que el control aduanero se realiza a automóviles fronterizos, constituyendo éstos el 90 % del tránsito de este puente.

Teniendo zona franca en Puerto Iguazú, se podrá importar parte de los productos a ser manufacturados en Iguazú y vendidos con etiquetas tradicionales y famosas del exterior, implicando esto más oferta de empleos para los trabajadores de la zona y un real crecimiento de población.

Contando con una zona franca en Puerto Iguazú, estaremos colocando un punto de ventas entre dos de las mayores ciudades del mundo (Buenos Aires y São Paulo), lo que implica una afluencia intensiva de extranjeros en ese itinerario que podrán visitar las cataratas del lado brasileño y aprovechar la excursión al suelo argentino para realizar sus compras con el consabido ingreso de dólares.

Por estas consideraciones, se estima prioritario, disponer por ley, la liberación de las mercaderías de todo impuesto en Puerto Iguazú y consecuentemente la declaración de zona franca del Puerto Iguazú, ganando así el país, el adelanto de la zona, y por sobre todo se evitará que una importante franja siga postrada en la desazón y el olvido, por ser justamente una de las regiones más bellas y estratégicas de la República.

Torcuato E. Fíno. — Ramón R. Arrechea.

—A las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Asuntos Constitucionales.

Puede considerarse que en la enunciación de estos "Fundamentos", aflora una cruda evaluación de la realidad tal como es sentida por el sector empresario local a lo largo de sucesivas expectativas y frustraciones, relativas a la ansiedad por lograr un impactante crecimiento económico comercial que asemeje Puerto Iguazú a Foz de Iguazú y a Pto. Pte. Stroessner, sin detenerse a considerar las disímiles condiciones locales insertas en las correspondientes estructuras económicas nacionales, cifrando primero esperanzas en la construcción del Puente Internacional como factor de cambio estructural y ahora en una declaración como área de libre comercio, que al igual que el Puente derivará en una mayor apertura para el mercado fronterizo brasileño y el de importación libre paraguaya.

Desde ya quedarán remanentes beneficiosos sobre Puerto Iguazú, pero inferiores a los esperados, mientras que con mayor probabilidad se producirán graves alteraciones en el uso del suelo, distorsionando la estructura físico funcional de la ciudad, y una mayor degradación urbano paisajística que se reflejará en los aspectos culturales, ambientales, naturales y turísticos.

Desde ya son naturales, comprensibles y necesarios de apoyo los objetivos oficiales y privados que pretenden sacar a Iguazú de su actual enclave y estancamiento económico, buscando para ello:

- . incrementar las visitas de turistas provenientes de los dos países vecinos;
- . incrementar los flujos turísticos del área, presentando una mayor oferta de bienes y usos turísticos;
- . incrementar la estadía media del turista con una mayor diversificación de alternativas complementarias al atractivo principal; e
- . incrementar la base económica de la ciudad con nuevas actividades ó un mayor énfasis de las existentes.

En todos los casos resultarán decisivas para la evolución o involución de la ciudad las estrategias que se adopten, la naturaleza de los proyectos que se promuevan y las localizaciones que puedan degradar irreversiblemente el uso del suelo, y comprometer la estructura futura de la ciudad, aún sin definir.

De cualquier modo queda latente el interrogante sobre, luego de un período crucial de cinco años de "zona libre" qué tipo de ciudad va a quedar.

II.3.3. Tránsito y tráfico fronterizo

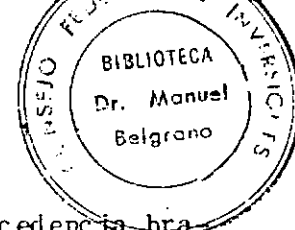
- Movimientos registrados en el Puente Tancredo Neves durante los primeros meses de su habilitación:

El centro de frontera instalado en la cabecera argentina del Puente, similar a su homólogo brasileño, es también sede de los controles que realizan diversos organismos nacionales, tales como Secretaría Nacional de Transporte, Ministerio de Salud y Acción Social de la Nación (aspectos sanitarios), Migraciones, Dirección Nacional de Aduanas y Gendarmería.

Estos dos últimos cumplen los controles de migración en lo referente al tránsito vehicular y de personas, tanto en el cruce vecinal fronterizo, que es regulado a través de tarjetas personales -que a su vez ha bilitan para determinados cupos diarios o mensuales de introducción de de terminados productos de abastecimiento o uso personal-, y el ingreso y egreso por turismo, u otros motivos de viajes. Por una disposición relativamente reciente EMITUR ha tomado a su cargo el control migratorio que hasta ahora ejercía personal de la Gendarmería Nacional en la cabecera del Puente, si bien aún no lo ejerce, se supone que al cumplirlo trasladará este control desde el centro de frontera al acceso a la ciudad, en la intersección de las rutas nacionales 12 y 101.

El cotejo de los datos obtenidos en el centro de frontera permite realizar algunas observaciones relativas a:

- el tránsito vecinal fronterizo;
- los movimientos de viajeros transportados como pasajeros en automóviles, omnibus y kombies;
- el tráfico bilateral de cargas Argentina-Brasil;
- la relatividad de los flujos de tráfico de carga con los de otros pasos fronterizos;
- los tipos de mercaderías transportadas, según procedencias y destinos;
- el movimiento vehicular sobre el Puente según tipo de vehículos (automóviles, omnibus, kombies y camiones);
- el movimiento de pasajeros y frecuencia de viajes de larga distancia por transporte automotor de pasajeros entre Puerto Iguazú y otras ciudades del país (fte. inf.: M.O.P)



#- El tránsito vecinal fronterizo, discriminando la procedencia brasileña y la local, se trasluce en los valores del Cuadro inmediato. Su existencia es el natural reflejo de las alternativas de la vida económica en ambos países y las tribulaciones inestables de sus monedas, que originan un permanente juego pendular que tanto beneficia como perjudica, según las circunstancias, al comercio de una y otra margen. Si bien el total de cruces diarios mensuales es marcadamente mayor por parte de los brasileños no hay que olvidar en estos cómputos la marcada diferencia de escala entre las poblaciones de Puerto Iguazú y de Foz de Iguazú.

Año 1986 meses	tránsito vecinal fronterizo					
	brasileños			argentinos		
	entrada	salida	total	entrada	salida	total
. Enero	21.834	15.993	37.867	6.564	9.462	16.026
. Febrero	17.222	10.179	27.401	5.089	6.315	11.404
. Marzo	9.426	9.913	19.339	6.910	6.862	13.772
. Abril	6.190	5.782	11.972	5.190	4.481	9.671
. Mayo	69.541	61.652	131.193	11.175	11.145	22.320
. Junio	48.462	47.798	96.260	7.620	7.723	15.343
. Julio	85.668	84.932	170.606	10.302	10.298	20.600
. Agosto	48.306	45.119	93.425	10.443	10.339	20.782
. Setiembre	31.430	31.766	63.196	7.401	8.249	18.588
. Octubre	50.398	44.487	94.885	18.295	18.883	37.168
. Noviembre	48.027	47.232	95.259	12.975	13.032	26.007

#- Movimiento de viajeros:

El mismo se analiza a través de dos aspectos:

a) medio de transporte utilizado: automóviles, omnibus y kombies, interpretándose que los dos últimos abarcan, en su mayor parte, los flujos de pasajeros que mueven las empresas y agencias de turismo localizadas en Foz y en Puerto Iguazú, aún cuando también hay movimientos de taxis que participan en los desplazamientos turísticos bilaterales y/o visitas dentro del área internacional; y

b) clasificación de los pasajeros de automóviles, por su condición de nativo o extranjero, desagregándose en éste último tipo a las nacionalidades brasileñas, paraguayas y otras en general.

a): Los ingresos y egresos de viajeros según tipo de vehículo utilizado, y sus parciales comparativos se ordenan en el Cuadro siguiente:

1986 mes	p/automóviles			p/ómnibus			p/kombies			total viajeros		
	entrada	salida	total	entrada	salida	total	entrada	salida	total	entrada	salida	total
ENE.	9.968	20.005	20.973	37.600	36.957	74.557	340	521	861	47.908	57.483	105.391
FEB.	8.564	15.086	23.650	20.423	21.313	41.736	322	424	746	29.309	36.823	66.132
MAR.	7.963	12.476	20.439	29.860	31.097	62.957	362	396	758	38.185	45.969	84.154
ABR.	4.449	12.850	17.299	40.187	40.197	80.384	279	298	577	44.915	53.345	98.260
MAY.	14.834	13.535	28.369	50.828	51.457	102.285	1.292	1.190	2.482	66.954	66.182	133.136
JUN.	10.057	13.677	23.734	44.652	43.379	88.031	1.265	1.171	2.436	55.974	58.227	114.201
JUL.	23.110	34.966	58.076	82.463	83.606	166.069	613	1.764	2.377	106.186	120.336	226.522
AGO.	17.795	25.746	43.541	52.691	49.446	102.137	831	921	1.752	71.317	76.113	147.430
SET.	16.532	23.560	40.092	35.967	37.385	73.352	1.011	1.088	2.099	53.510	62.033	115.543
OCT.	17.045	23.956	41.001	52.148	52.951	105.099	1.295	1.445	2.740	70.488	78.352	148.840
NOV.	10.134	14.477	24.611	48.163	50.017	98.180	1.147	1.267	2.414	59.444	65.761	125.205
Totales	140.451	210.334	350.785	494.982	499.805	994.787	8.757	10.485	19.242	844.190	120.624	1.364.814

Observando los valores totales surge un promedio anual diario de 4.136 viajeros por día, en desplazamientos de entradas y salidas, que asciende en el mes de mayor movimiento turístico -julio- a 7.550, y en el mínimo, -febrero- a 2.204. Estos caudales, lamentablemente, no han podido ser comparados con los flujos anteriores a la construcción del Puente por haberse arruinado por causas imprevistas los archivos de datos correspondientes; no obstante, la opinión recogida es que se ha producido un incremento bastante significativo, y de por sí los valores registrados en el Cuadro denotan, en términos de una población en su mayoría no residente, un movimiento bastante importante para el tamaño de la ciudad. Cabe agregar que las cifras más o menos similares de entradas y salidas de pasajeros de ómnibus y kombies son congruentes con los motivos de traslados o cruces bilaterales para visitar los distintos atractivos turísticos de uno y otro lado de la frontera, mientras que el mayor número de salidas que entradas correspondientes a los viajeros ocupantes de automóviles indicaría, en parte, un movimiento sólo de tránsito por la localidad con la utilización de este paso de frontera hacia otros destinos de Brasil, por parte de viajeros argentinos.

b): Los ingresos y egresos por el Puente, de viajeros ocupantes de automóviles, en el mismo período, considerando su nacionalidad, permiten inferir algunas observaciones generales.

En el Cuadro siguiente se han tabulado los datos correspondientes a entradas y salidas de argentinos, brasileños, paraguayos y "otros", calificación ésta última que permite suponer abarca principalmente, a turistas o viajeros norteamericanos y europeos:

1986	argentinos			brasileños			paraguayos			otros			total de turistas		
mes	entrada	salida	total	entr.	sal.	total	entr.	sal.	total	entr.	sal.	total	entrada	salida	total
ENE.	7.409	17.679	25.088	1.276	643	1.919	415	370	785	868	1.313	36.674	9.968	20.005	29.973
FEB.	7.045	13.120	20.165	701	228	929	240	308	548	578	1.430	2.008	8.564	15.086	23.650
MAR.	5.867	9.888	15.755	750	320	1.070	299	401	700	1.047	1.867	2.914	7.963	12.476	20.479
ABR.	3.060	5.461	8.521	689	366	1.055	202	284	486	498	1.076	1.574	4.449	7.187	11.636
MAY.	6.810	9.546	16.356	6.194	506	6.700	176	75	251	1.654	3.408	5.062	14.834	13.535	28.369
JUN.	8.653	11.188	19.841	264	336	600	110	78	188	1.030	2.075	3.105	10.057	13.677	23.734
JUL.	21.460	33.592	55.052	907	252	1.159	171	41	212	572	1.081	1.653	23.110	34.966	58.076
AGT.	14.316	20.004	34.320	610	179	789	183	54	237	2.686	5.509	8.195	17.795	25.746	43.541
SET.	14.583	20.999	35.582	606	295	901	261	65	326	1.082	2.201	3.283	16.532	23.560	40.092
OCT.	15.332	20.803	36.135	571	242	813	209	57	266	933	2.854	3.787	17.045	23.956	41.001
NOV.	8.572	12.579	21.151	242	153	395	96	57	153	1.224	1.688	2.912	10.134	14.477	24.611
Totales	113.107	174.859	287.966	12.810	3.520	16.330	2.362	1.790	4.152	12.172	24.502	36.674	140.451	204.671	345.122

De la información encuadrada surgen las siguientes observaciones:

- . la entrada de viajeros paraguayos es de escasa significación y con valores muy distantes a la realizada por brasileños y otros extranjeros;
- . los ingresos de brasileños y otros extranjeros son más o menos equivalentes;
- . hay una general correspondencia entre las entradas y salidas realizadas por brasileños, paraguayos y otros extranjeros, que permitiría suponer que estos movimientos corresponden a visitas de ida y vuelta al lado argentino;
- . por el contrario, existe una marcada diferencia entre los egresos e ingresos de argentinos, sobrepasando holgadamente las salidas a las entradas y suponiendo viajes externos al área internacional de Cataratas, con retornos al país por otros cruces de frontera;
- . los valores finales de "salidas" de argentinos en los once meses tabulados (174.859) es ampliamente mayor a la sumatoria global del total de entradas de brasileños, paraguayos y otros extranjeros, que da un total de 27.344 ingresos en el mismo período;

. esta última observación cuantitativa indicaría que si bien el impacto del Puente puede significar que aumenten las entradas de turistas extranjeros, no es menos cierto que también se acentúa la salida de turistas nacionales hacia las otras áreas.

#- Tráfico bilateral de cargas Argentina - Brasil.

La construcción y apertura del Puente Internacional ha significado también la posibilidad de iniciar un tráfico bilateral fronterizo de carga con la fluidez que caracteriza a los pasos de frontera seca.

Comparar datos en este aspecto permite por un lado observar la importancia de este tráfico por el Puente, tanto en viajes y toneladas; asociar los mismos a sus efectos funcionales, actuales y futuros, sobre la ciudad de Puerto Iguazú, y finalmente relativizar sus magnitudes con los movimientos que se registran con el otro paso provincial fronterizo con Brasil del Area Norte, ubicado en Bernardo de Irigoyen, -en San Antonio su calificación aduanera no permite el tránsito de camiones-. A este respecto cabe también inferir la incidencia que la existencia del Puente y su habilitación para el transporte de carga ha tenido sobre los movimientos bilaterales que se realizan a través de Bernardo de Irigoyen.

. Tráfico bilateral Argentina-Brasil, por Puerto Iguazú-Foz Iguazú (Puente Tancredo Neves):

En el Cuadro inmediato se ordenan los datos obtenidos diferenciando las entradas y salidas llevadas a cabo por empresas transportistas argentinas y brasileñas, diferenciando número de viajes, volúmenes de carga y camiones cargados y vacíos:

1986 mes:	Empresas Argentinas								Empresas Brasileñas							
	exportación				importación				exportación				importación			
	viajes			Tn.	viajes			Tn.	viajes			Tn.	viajes			Tn.
	cg.	vc.	tot.		cg.	vc.	tot.		cg.	vc.	tot.		cg.	vc.	tot.	
. ENE.	7	-	7	160	-	8	8	-	155	103	258	1.044	168	121	289	1.190
. FEB.	15	3	18	387	2	15	17	16	55	80	135	568	103	56	159	671
. MAR.	68	2	70	1.560	-	79	79	-	58	214	272	1.170	231	83	314	1.721
. ABR.	15	11	26	312	3	16	19	60	44	251	295	868	252	39	291	1.807
. MAY.	58	4	62	1.048	6	49	55	145	67	275	342	1.244	257	48	305	1.824
. JUN.	43	9	52	1.043	5	27	32	107	49	257	306	894	257	44	301	1.901
Totales	206	29	235	4.510	16	194	210	328	428	1.180	1.608	5.788	1.268	391	1.659	9.114

Fte. de inf.: M.O.P. Dpto. Transp. de carga

Como puede observarse el tráfico efectuado por las empresas brasileñas, tanto en número de viajes como en toneladas de carga, sobrepasa holgadamente al realizado por las empresas argentinas; correspondiendo a las primeras un total de cruces (por exportación e importación), en los primeros seis meses del '86, de 3267 pasos con 14.892 Tn de carga transportada, contra 445 pasos y 4.838 Tn correspondientes a las empresas argentinas en igual período.

Considerando el movimiento de camiones en su globalidad se tiene la siguiente síntesis:

1986	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	TOTAL
n° de pasos	562	329	735	631	764	691	3.712

Valores que implican un promedio de 20 a 21 camiones por día, que sumados a los camiones que acceden a Puerto Iguazú y no cruzan el Puente, vinculados al transporte de productos provinciales y regionales para el abasto mayorista y minorista local, representan un tránsito de carga significativo para el tamaño de la ciudad, que si bien aún no es conflictivo requiere ya atención. Considerando además su tendencia ascendente resulta por demás recomendable comenzar a estudiar sus efectos y requerimientos urbanos, tanto en equipamientos como en circulación, para prever su inserción dentro una futura estructura físico-funcional de la plata urbana.

#_Relatividad del tráfico bilateral fronterizo entre Puerto Iguazú y Bernardo de Irigoyen.

El tráfico bilateral Argentina-Brasil hasta la habilitación del Puente Tancredo Neves se realizó, dentro del Area Norte de la Provincia, por el paso seco de frontera Bernardo de Irigoyen-Dionisio Cerqueira.

Una primera comparación de los movimientos fronterizos bilaterales de carga entre este paso de frontera misionero-brasileña con el correspondiente a Paso de los Libres (Corrientes), da una primera ubicación referencial en cuanto a la relatividad de los respectivos valores de exportación e importación.

1986 mes:	Bernardo de Irigoyen								Paso de los Libres							
	Importación				Exportación				Importación				Exportación			
	camiones			Tn.	camiones			Tn.	camiones			Tn.	camiones			Tn.
	cg.	vc.	tot.		cg.	vc.	tot.		carg.	vac.	total		carg.	vac.	total	
ENE.	4	31	35	112	34	5	39	736	1.292	160	1.452	6.779	354	919	1.273	4.242
FEB.	5	26	31	73	29	3	32	642	1.076	130	1.206	5.412	689	520	1.209	3.557
MAR.	6	4	10	108	7	10	17	134	1.305	136	1.441	6.612	740	717	1.457	3.880
ABR.	6	-	6	108	-	11	11	-	1.556	115	1.671	9.716	844	833	1.677	3.007
MAY.	8	-	8	114	-	6	6	-	1.582	162	1.744	9.853	738	1.009	1.747	4.415
JUN.	15	-	15	312	-	22	22	-	1.372	193	1.565	8.573	911	966	1.577	5.102

A su vez los valores totales generales dan los siguientes resultados:

Año 1986:	enero		febrero		marzo		abril		mayo		junio	
	cruces	Tn	cruces	Tn	cruces	Tn	cruces	Tn	cruces	Tn	cruces	Tn
Bdo. de Irigoyen	74	848	63	715	27	242	17	108	14	114	37	312
Paso de los Libres	2.725	11.021	2.415	8.969	2.898	10.492	3.348	12.723	3.491	14.268	3.242	13.675

Fte.: MOP Dpto. Transporte de Carga . Elaboración propia.

Las cantidades, tanto en cruces fronterizos como en volumen de cargas transportadas, son lo suficientemente expresivos en sí mismos, y hacen innecesario destacar por donde se encauza predominantemente el tráfico exportador-importador por vía terrestre entre Argentina y Brasil.

No obstante es interesante relacionar el movimiento fronterizo por Bernardo de Irigoyen en dos cortes temporales, en iguales meses, uno anterior y otro posterior, a la habilitación del Puente Tancredo Neves, para inferir algunas observaciones al respecto:

meses:	abril		mayo		junio	
	cruces	Tn	cruces	Tn	cruces	Tn
Año 1985	74	540	48	434	106	1.280
Año 1986	17	108	14	114	37	312

Estas variaciones, haciendo abstracción de los valores absolutos de las cifras, indican disminuciones significativas entre los dos cortes temporales considerados, las que permiten suponer un traslado del movimiento fronterizo bilateral de Bernardo de Irigoyen-Dionisio Cerqueira hacia Puerto Iguazú-Foz Iguazú, como efecto de la construcción del Puente, y a la vez, comparando los valores ya expuestos para cada uno de estos pasos de frontera, una relatividad mas trascendente del movimiento importador-exportador por Puerto Iguazú.

En el Cuadro inmediato se relativizan los movimientos bilaterales de tráfico de carga para los pasos de frontera de Puerto Iguazú, Bernardo de Irigoyen y Paso de los Libres, en los seis primeros meses de 1986:

1986	Pasos de frontera					
	Bdo. de Irigoyen		Puerto Iguazú		Paso de los Libres	
	cruc	Tn	cruc	Tn	cruc	Tn
. ENE.	74	848	562	2.394	2.725	31.814
. FEB.	63	717	329	1.642	2.415	28.214
. MAR.	27	242	735	4.451	2.898	34.898
. ABR.	17	108	631	3.047	3.348	40.646
. MAY.	14	114	764	4.261	3.491	32.830
. JUN.	37	312	691	2.945	3.142	49.052
TOTALES	232	2.341	3.712	18.740	18.019	217.454

#_Tipo de mercadería transportada.

El análisis del tráfico de cargas por tipo de mercaderías y sus procedencias y destino, permite reconocer los principales productos de exportación e importación por cada uno de los dos pasos de frontera con Brasil en el Area Norte.

En el cuadro de la página siguiente se sintetizan los respectivos movimientos por los Pasos de Puerto Iguazú y Bernardo de Irigoyen, aún cuando la información disponible no es homogénea en sus registros temporales.

Tráfico bilateral Argentina-Brasil por Puerto Iguazú						
1986	Procedencia	Destino	Empresa	mercadería	viajes	Tn
ENERO	Puerto Iguazú	Foz de Iguazú	Brasilera	sin identificar	60	--
			Argentina	manzanas	5	109
			Brasilera	aceite de oliva	8	63
			Brasilera	aceitunas	40	199
			Brasilera	porotos alubia	4	27
			Brasilera	alpiste	22	171
			Brasilera	aceitunas	20	94
			Brasilera	hígado congelado	2	40
			Brasilera	arvejas	21	155
			Argentina	aceite de oliva	1	52
			Brasilera	arvejas	20	160
			Brasilera	alpiste	18	135
			Brasilera	sin identificar	42	--
	Foz de Iguazú	Puerto Iguazú	Brasilera	pino; cedro	47	341
			Brasilera	sin identificar	78	--
			Brasilera	maderas	78	578
			Brasilera	ladrillos	20	150
			Brasilera	materiales p/construcción	23	121
	Cerqueira	Pto.Esperanza	Brasilera	sin identificar	50	--
			Brasilera	sin identificar	1	--
	Pto.Esperanza	Cerqueira	Brasilera	sin identificar	1	--
Totales de Enero '86					562	2.394

Tráfico bilateral Argentina-Brasil por Bernardo de Irigoyen						
1986	Procedencia	Destino	Empresa	mercadería	viajes	Tn
FEBRERO	Pto. Iguazú	Foz Iguazú	Brasilera	sin identificar	83	--
			Brasilera	alpiste	11	153
			Brasilera	aceitunas	35	303
			Brasilera	aceite oliva	2	10
			Brasilera	maderas	3	23
			Brasilera	mudanza	1	1
	Buenos Aires	Brasil	Argentina	grúa	1	64
	Esperanza	Foz Iguazú	Arg. y Brs.	pasta química de madera	15	347
	Cap. Berm. RA	Sao Paulo	Brasilera	cloro	1	27
	Cascavel. Br.	Buenos Aires	Argentina	sin identificar	1	--
	Telémaco Br.	Posadas	Argentina	sin identificar	1	--
	Foz Iguazú	Pto. Iguazú	Argentina	sin identificar	54	--
	Foz Iguazú	Esperanza	Arg. y Brs.	sin identificar	15	--
	Foz Iguazú	Pto. Iguazú	Brasilera	ladrillos	12	96
	Foz Iguazú	Pto. Iguazú	Brasilera	maderas	74	545
	Foz Iguazú	Pto. Iguazú	Brasilera	mat. p/construcción	19	46
Totales de Febrero '86					329	1.642

Como se observa en las mercaderías transportadas en ambos meses hay una coincidencia en los tipos predominantes para los tres primeros lugares en orden de importancia, que corresponden a la madera, (pino; cedro), aceitunas y alpiste; a los que siguen arvejas y ladrillos, con los siguientes valores respectivos:

mercaderías	Enero'86			Febrero'86		
	Tn	viajes	n° de orden	Tn	viajes	n° de orden
maderas	919	125		568	77	
aceitunas	293	60		303	35	
alpiste	306	38		153	11	
arvejas	290	41		--	--	
ladrillos	150	20		96	12	
pasta química	--	--		347	15	

A su vez pueden calificarse como productos de exportación, las aceitunas, alpiste, arvejas y pasta química de madera -sólo esta última es de procedencia provincial- y de importación, madera y ladrillos, ambos con origen en Foz. No deja de llamar la atención esta importación brasileña de madera considerando el agotamiento de este recurso natural en la región sur del país.

Cabe un comentario particular en lo que respecta al comercio bilateral de la pasta química cuya procedencia de Pto. Esperanza la asocia a la actividad de la Empresa Alto Paraná S.A.. Consultada esta Empresa en su relación con los insumos de importación requeridos para el procesamiento de sus productos, y su transporte vía Pto. Iguazú como paso reemplazante a Bernardo de Irigoyen, manifestó que este último paso fronterizo sigue siendo la principal vía de introducción de cloro dentro de la Provincia, aunque también con valores mínimos ya que en su mayor parte accede a la planta con procedencia desde Buenos Aires y otras ciudades del interior, y solo las salidas del producto elaborado (pasta celulósica) alternan por uno u otro paso fronterizo en función de los puntos de demanda en Brasil.

En general se encauzan también en este tráfico -cuya poca magnitud se estima en valores de 600 a 1000/1400 Tn mensuales, que a 25 Tn/camió^on da un promedio de un camión diario- preferentemente por Bernardo de Irigoyen, por lo cual fué estimada la influencia del Puente Internacional de incidencia mínima con respecto a la actividad de la planta.

Ya se han percibido los bajos valores del tráfico bilateral por Bernardo de Irigoyen; y el tipo de mercadería y sus destinos y procedencias parecen confirmar el anterior comentario, tal como se observa en los datos siguientes:

Tráfico bilateral Argentina - Brasil por Bernardo de Irigoyen/Cerqueira						
1985	Procedencia	Destino	Empresa	mercadería	vjes.	Tn
. ABR.	Bdo. Irig.	Cerqueira	Bra.	--	5	--
	Cerqueira	Bdo. Irig.	Bra.	--	1	--
	Cerqueira	Iguazú	Bra.	--	6	--
	Esperanza	Cabatas Br.	Bra.	--	32	--
	Cabatas	Esperanza	Bra.	cloro líquido	30	540
. MAY.	Esperanza	Cabatas Br.	Bra.	--	13	--
	Irigoyen	Cerqueira	Bra.	--	5	--
	Cerqueira	Bdo. Irig.	Bra.	--	2	--
	Cerqueira	Iguazú	Bra.	--	3	--
	Cerqueira	Esperanza	Bra.	--	6	--
	Cabatas	Esperanza	Bra.	cloro líquido	13	234
	Esperanza	Cerqueira	Bra.	pasta madera	6	200
. JUN.	Cerqueira	Esperanza	Bra.	--	20	--
	Cerqueira	Esperanza	Bra.	--	17	--
	Esperanza	Cabatas	Bra.	--	13	--
	Cerqueira	Esperanza	Bra.	pasta madera	42	1022
	Cerqueira	Posadas	Bra.	pino	1	24
	Cabatas	Esperanza	Bra.	cloro líquido	13	234

#_Movimiento de vehículos por tipo.

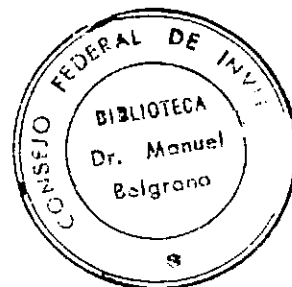
En el Cuadro que sigue se ha tabulado el movimiento mensual por tipo de vehículo incluyendo ómnibus, kombies, automóviles y camiones. Los dos primeros reflejan esencialmente el movimiento turístico promovido por las agencias de viajes, generalmente calificados como viajes particulares internacionales con procedencia indistinta brasileña y argentina, aunque el movimiento visualizado en Puerto Iguazú acusa una sensible predominancia de las empresas brasileñas.

El movimiento de kombies, es exclusivamente turístico local, generado por las agencias de excursiones localizadas tanto en Puerto Iguazú como en Foz de Iguazú, siendo frecuente que las empresas y agencias turísticas locales mas importantes de Iguazú tengan también sucursales en Foz.

Puede observarse que las escalas del tráfico turístico es importante, y éste es tal vez uno de los aspectos en que los efectos de la existencia del Puente se hace sentir con mayor evidencia. El movimiento de omnibus, tomando los totales de entradas y salidas a través del Puente da un promedio diario de 98 viajes por día; cifra bastante alta que se refleja en la circulación y estacionamiento de estos vehículos por las calles de la ciudad, y que ya están en un límite que reclama atención por parte de la municipalidad para anticipar soluciones a futuros problemas de tránsito, y a localización de terminales de estacionamiento.

Dentro de estos valores del movimiento de los vehículos vinculados al tránsito turístico, el relacionado con los camiones no resulta aún significativo, aunque las posibilidades de un creciente desarrollo funcional de la ciudad como centro de concentración de productos regionales, de acuerdo al tipo predominante y procedencias de las mercaderías del tráfico de frontera y mayor movimiento exportador importador de cargas en tránsito, exige prever las correspondientes soluciones físico-funcionales en la ciudad.

1986	automóviles			ómnibus		kombis		Totales		camiones		
	entradas	salidas	total	entradas	salidas	total	entradas	salidas	total	entradas	salidas	total
ENE.	20.320	20.342	40.362	1.302	1.270	2.572	340	521	861	21.662	22.133	43.795
FEB.	15.461	16.789	32.250	772	902	1.674	322	424	746	17.299	18.001	35.300
MAR.	19.560	18.139	37.699	1.059	1.115	2.174	362	396	758	20.984	19.677	40.661
ABR.	18.603	18.007	36.610	1.336	1.317	2.653	279	298	577	20.147	19.352	39.699
MAY.	11.797	11.003	22.800	1.765	1.818	3.583	1.292	1.190	2.482	14.854	14.011	28.865
JUN.	7.660	7.744	15.404	1.440	1.437	2.897	1.265	1.171	2.436	10.365	10.390	20.755
JUL.	13.303	17.322	30.625	2.450	2.502	4.952	613	1.764	2.377	16.366	21.588	37.954
AGT.	9.445	9.483	18.928	1.704	1.533	3.237	831	921	1.752	11.980	11.937	23.917
SET.	12.981	9.866	22.827	1.154	1.214	2.368	1.011	1.088	2.099	15.146	12.168	27.314
OCT.	11.420	12.092	23.512	1.632	1.645	3.277	1.295	1.445	2.740	14.347	15.182	29.529
NOV.	9.643	10.750	20.393	1.508	1.591	3.099	1.142	1.267	2.414	12.298	13.608	25.906



#_Movimiento de pasajeros por transporte automotor de larga distancia
con destino Iguazú y procedencias de distintas ciudades del País.

En los Cuadros inmediatos se han ordenado las informaciones referentes:
en el Cuadro I., a los viajes regulares de larga distancia por transporte au-
tomotor de pasajeros, con destino a Pto. Iguazú, y procedencia de cualquier
ciudad del País, externa a la provincia de Misiones, registrados en el perío-
do enero/agosto '85 y '86, según movimientos mensuales de pasajeros y las
frecuencias de viajes. En el Cuadro II. se incluye similar información to-
mando a Puerto Iguazú como origen de viajes.

Cuadro I.

1985	pasaj.	frec.	1986	pasaj.	frec.	variación % anual
ENE.	3.141	222	ENE.	3.745	211	19,2
FEB.	2.286	184	FEB.	2.530	199	10,6
MAR.	1.372	162	MAR.	1.560	181	13,7
ABR.	883	145	ABR.	1.021	143	15,6
MAY.	691	143	MAY.	856	148	23,8
JUN.	550	142	JUN.	929	140	68,9
JUL.	1.592	162	JUL.	2.382	196	49,6
AGT.	906	131	AGT.	352	58	- 38,0
Totales	11.421	1.291		13.375	1.287	

Cuadro II.

ENE.	3.348	207	ENE.	3.638	203	8,6
FEB.	3.017	183	FEB.	3.959	195	31,2
MAR.	1.748	162	MAR.	2.325	178	33,0
ABR.	1.112	136	ABR.	1.296	139	16,5
MAY.	779	141	MAY.	947	146	21,5
JUN.	573	140	JUN.	964	135	68,2
JUL.	1.579	155	JUL.	2.283	180	44,6
AGT.	964	127	AGT.	382	57	- 39,6
Totales	13.120	1.271		15.794	1.233	

Fte. Inf.: M.O.P.

Es perceptible, pese a una importante disminución de traslados en agosto'86, con respecto al mismo mes en el año anterior, por otra parte mes de alta temporada, un incremento en cantidad de pasajeros transportados que en valores porcentuales es significativo, aún cuando no es sensiblemente mayor la frecuencia o número de viajes mensuales.

Esta variación positiva en los meses inmediatamente posteriores a la inauguración del Puente Internacional, con el similar período del año anterior, permite suponer que el atractivo de la fácil vinculación que signi-fica la obra, y el natural interés de su conocimiento, no son ajenos al mayor estímulo reflejado en estos viajes.

En cuanto al movimiento turístico de la Provincia, de acuerdo a estadísticas de EMITUR englobando todos los medios de transporte de acceso, y a Puerto Iguazú, comparando iguales períodos en los años 1985 y '86 no arro-ja variaciones regulares favorables para Puerto Iguazú, advirtiéndose inclu-so algunas diferencias mensuales en descenso, lo que aparentemente contradice el impacto del Puente como un nuevo factor de incremento del movimiento tu-rístico en la zona de Cataratas. Por el contrario, de acuerdo a la misma fuente, el movimiento turístico en la Provincia indica un alto incremento porcentual durante los mismos meses y años de registro.

Los datos de apoyo de estas observaciones se sintetizan en los dos cuadros inmediatos.

MOVIMIENTO TURISTICO DE PUERTO IGUAZU

mes Años		ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGT.	SET.	OCT.
1985	arg.	1.662	1.671	674	1.862	653	688	8.847	1.882	1.840	1.701
	extr.	(159)	(114)	(126)	(213)	(140)	(88)	(450)	(165)	(118)	(292)
1986	arg.	1.425	1.384	2.675	1.121	838	854	7.678	s/d	1.458	1.256
	extr.	(242)	(255)	(573)	(267)	(180)	(188)	(928)		(144)	(142)
Variación anual		neg.	neg.	posit.	neg.	posit.	posit.	neg.	--	neg.	neg.

fte. inf.: aeropuerto de Pto. Iguazú, Gendarmería, Aduana. Estadística elaborada por EMITUR

MOVIMIENTO TURISTICO DE LA PROVINCIA DE MISIONES

mes Año		ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGT.	SET.	OCT.
1985		37.704	32.556	26.539	26.178	23.442	30.390	51.486	38.387	37.886	41.810
1986		70.293	49.654	70.037	66.292	107.448	89.144	148.757	91.228	69.396	97.701
Variación anual		+ 86	+ 53	+ 164	+ 148	+ 360	+ 193	+ 189	+ 138	+ 83	+ 134

fte. inf.: idem cuadro anterior.

II.3.4. Evaluación del impacto del Puente

Indudablemente la localización del Puente se inserta en un área de un intenso dinamismo de transferencias, especialmente relacionadas con los acelerados procesos de cambio de sus dos principales asentamientos; Foz de Iguazú y Puerto Pte. Stroessner, y a una más tradicional corriente de tránsito, establecida en base al turismo en torno a las Cataratas como principal atractivo; que históricamente ha relacionado a Puerto Iguazú y Foz de Iguazú y a la que se ha agregado como hecho reciente Itaipú, incrementando el tránsito, diversificando su motivación e involucrando a Puerto Stroessner en una nueva fase del movimiento turístico en el área.

Para Puerto Iguazú, rezagado dentro de su evolución en el ámbito sub regional que triangulariza con Foz y Stroessner, la construcción de este Puente Internacional sobre el río Iguazú ha significado un factor de integración al área internacional; y para el funcionamiento económico funcional de ésta, una ampliación y mejoramiento de su infraestructura de comunicaciones y a la vez apoyo de las dos principales actividades de sosten económico: el turismo y el comercio trilateral. Los beneficios que dejan para Puerto Iguazú la contribución de la existencia del Puente como infraestructura de apoyo para estas dos actividades tienen, como ya se dijo en el Informe anterior, la relatividad consecuente de las primacías regionales ya adquiridas de los núcleos dominantes.

Aceptando que el impacto de una obra de esta naturaleza, en términos de balance económico, acompaña habitualmente los desequilibrios regionales, ya que se manifiesta acumulativamente en los centros que cuentan con mayores condiciones preexistentes, no por ello debe dejar de reconocerse los efectos locales, directos y secundarios, y por ende sus probables manifestaciones, positivas y negativas, como orientación para posibles decisiones políticas.

- Clasificación de efectos y sus manifestaciones:

Para Puerto Iguazú la ejecución del Puente, como vínculo físico real, efectivo y permanente que ha intercomunicado los sistemas viales de los tres países, e integrado espacialmente a la ciudad, naturalmente separada por ríos

en sus límites fronterizos, reviste una causalidad de carácter acumulativo y reforzador de su crecimiento urbano expresable a través de tres efectos directos:

- . aumento en el empleo de servicios turísticos y comerciales, y por lo tanto de la población local;
- . estímulo, y eventual atracción, de actividades empresarias (privadas) cu yos bienes y servicios son requeribles por la población permanente y/o turística; y
- . consecuentemente con los hechos anteriores, aumento en la base fiscal en la ciudad.

A su vez, en relación al espacio internacional, implica:

- . contar con un medio de comunicación directa, rápida y continua con Brasil y consecuentemente con Paraguay, que agiliza y simplifica el movimiento fronterizo de personas y vehículos;
- . un incremento de los flujos turísticos dentro del área y mejorar su integración hacia una oferta turística común;
- . dinamizar e incrementar las corrientes de tráfico de carga bilateral Ar gentina-Brasil;
- . acercarse a una mayor integración de las actividades locales de Puerto Iguazú en la dinámica del área de frontera, aunque sin llegar, previsiblemente, a un crecimiento sostenido a la par de los otros dos centros concurrentes; y
- . también atender los riesgos que la conexión con un espacio de acelerado desarrollo implica en términos de mayor dependencia local.

Aunque también estos efectos, intrínsecamente positivos pueden tener desviaciones negativas en sus diversas manifestaciones. Al respecto caben algunos ejemplos:

efectos posibles	desviaciones negativas
- Incremento de actividades ligadas con el comercio fronterizo	. mayor dependencia local con Foz de Iguazú y Puerto Pte. Stroessner; . desequilibrio funcional entre el rol turístico y el de probable ciudad-mercado de frontera.
- Incremento del movimiento turístico	. mayor desequilibrio en pernoctes y demandas de servicios turísticos con respecto a Foz de Iguazú.
- Aumento de expectativas en el mercado de trabajo local, y en las áreas limítrofes fronterizas	. mayor orientación de salidas hacia los países limítrofes; . posibilidad de inmigrantes de baja renta a Puerto Iguazú; . transferencia de mano de obra de la provincia al exterior.
- Surgimiento de nuevas modalidades de transporte y servicios, ó crecimiento de las existentes en relación a mayores flujos de personas y cargas	. conflictos en las actividades urbanas y usos del suelo existente; . deterioro en las condiciones ambientales y de tránsito; . requerimientos específicos de equipamientos, servicios complementarios e infraestructura de difícil solución urbanística.
- Factor acumulativo y reforzador del crecimiento urbano en Puerto Iguazú	. incertidumbre sobre la continuidad del proceso reforzador de la dinámica urbana; . agudización del problema habitacional (en propiedad y alquiler); . mayor déficit de equipamientos urbanos y servicios de infraestructura; . especulación en los valores del suelo; . demanda de mayor complejidad administrativa y recursos municipales de difícil solución.

La resultante final de este balance es una pregunta sobre si la construcción del Puente Internacional ha significado un impacto de costo o de beneficio para Pto. Iguazú. La respuesta más objetiva es posiblemente, de beneficio, pero sin escala de impacto. Con el agregado, que si esta obra no se hubiera realizado, actualmente sería unánime su demanda.

II.4. CONCLUSIONES

Se enfatizan algunas de las recomendaciones que han ido surgiendo a través de este análisis, ordenando áreas, escalas y tipo de las acciones recomendadas.

1. Puerto Iguazú

Si bien la calidad percibida por un observador es en general muy difícil de medir y evaluar cuantitativamente, por lo que no puede desecharse una cierta carga de subjetividad en las apreciaciones críticas que se han volcado en este Informe acerca de la valoración estética del medio urbano de Puerto Iguazú -también en lo concerniente a Foz de Iguazú y a Puerto Pte. Stroessner- las recomendaciones sobre la necesidad de una puesta en valor de ciertas áreas de la ciudad se apoyan sobre la base de experiencia profesional en el tema.

Es cierto que la oferta turística del área de Iguazú se centraliza en las Cataratas y en el Parque Nacional, pero las vinculaciones entre éstos atractivos y la ciudad, más los recorridos dentro de las zonas turísticas urbanas y área comercial forman parte del medio percibido por el turista y se convierten en importantes componentes de su retención.

Bajo estas consideraciones surgen cuatro tipo de situaciones espaciales de necesaria atención:

- . los atractivos naturales y su entorno próximo;
- . las bandas viales de las vinculaciones entre el Puente Internacional y el Parque Nacional (incluyendo el acceso al Hotel Internacional), y a la ciudad;
- . ciertas áreas intraurbanas que pueden calificarse como "focos" y "corredores urbanos", entre ellas el área central-comercial;
- . la zona de reserva provincial, extraurbana, al Este de la RN12, entre el acceso al Puente y la Reserva de Parques Nacionales.

La primera incluye los espacios naturales que por su particular ecología requieren ser protegidos, tal como la extensa área de costa sobre los ríos Iguazú y Paraná.

La segunda los bordes de ruta, bandas viales y áreas terminales de accesos.

La tercera, aquellos espacios que por su grado de desnaturalización, o deterioro, reducen la calidad de la imagen urbana, independientemente a otros problemas ambientales y de deficits de servicios.

La cuarta involucra específicamente al área de reserva provincial, aún en estado natural selvático, donde es necesario evaluar técnicamente su capacidad ecológica para sostener distintas actividades antes de comprometer su ocupación.

Se considera que Puerto Iguazú necesita lograr, en suma, un paisaje que defina una imagen urbana con identidad propia. Ello requerirá iniciar una política urbana de creación, valoración y preservación de su patrimonio.

Las estrategias para lograrlo exigen respuestas diversas y concurrentes en los siguientes aspectos:

- . ordenamiento espacial-temporal sobre un apoyo técnico;
- . instrumental jurídico en aspectos urbanísticos y ambientales;
- . coordinación institucional, y comunitaria, sobre proyectos específicos; y
- . en todos los casos una firme acción decisional con deslindes de las responsabilidades y concurrencias públicas y privadas.

Se identifican algunas líneas de atención, por niveles jurisdiccionales:

a) Nivel municipal:

- Institucionalizar y poner en marcha una Oficina Municipal de Planeamiento Urbano y Proyección Ambiental, que actúe en forma permanente con definidas funciones, y medios básicos, que la habiliten para programar e implementar proyectos urbanísticos, a través de ejecución propia o por terceros, sobre la base de un plan directriz de la estructura urbana futura de la ciudad.

- Formulación sobre una base metodológica, técnica y política, de un Plan Director Urbano de la ciudad, explícitamente desarrollado hasta un alcance mínimo de estructura urbana y definición de programas.

- Identificar y deslindar, las áreas focales de interés paisajístico turístico, dentro de la planta urbana, para su preservación por vía normativa, hasta la formulación de los correspondientes programas urbanísticos.

- Formular las acciones, y normas reglamentarias, para encauzar la valorización del área central-comercial de la ciudad.

b) Nivel provincial-municipal:

- Programar la puesta en valor y la promoción de actividades compatibles con el carácter natural y preservación del paisaje en toda el área costera de la ciudad.

- Crear un patrimonio de reservas de tierras urbanas, que incluya los predios fiscales de propiedad provincial o municipal existentes en aquellas áreas focales de interés paisajístico o turístico, incluyendo el área central comercial. Esta especie de banco de tierras estará destinado a futuras cesiones con destinos específicos que surjan de proyectos o programas urbanísticos; o permutas de predios para similares fines; y/o la localización de equipamientos urbanos específicos que puedan ser encarados por la actividad pública o privada. En términos generales la finalidad es contar con un valioso e insustituible recurso patrimonial para aplicarlo activamente en la promoción urbanística.

c) Nivel provincial-nacional:

- Celebrar un convenio de asistencia técnica con la Administración de Parques Nacionales con el objeto de realizar un relevamiento e interpretación aerofotogramétrica de la fracción de 600 Has., en la actual reserva provincial en Puerto Iguazú, que permita:

- . el inventario de la oferta arbórea del área y la capacidad del suelo como soporte de actividades turísticas;
- . definir las restricciones ambientales para los distintos tipos de actividades que el desarrollo turístico del área pueda admitir, así como las condiciones límites de ocupación;
- . elaborar los planos con la información plani-altimétrica básica y la delimitación de las zonas con distintos grados de restricciones.

En base a la documentación técnica así reunida elaborar el programa total de las actividades a desarrollar, y el partido general de diseño urbano y arquitectónico que identifique las localizaciones específicas de los usos previstos, superficies de ocupación, diagrama general de circulaciones y accesos (programa gráfico), y toda otra información complementaria normativa que permita pasar a la etapa de adjudicaciones y proyectos; los cuales sería conveniente concursar.

2. Estudios provinciales a realizar en el mediano plazo

- Formulación de un Plan Director Zonal, destinado a encauzar espacial y funcionalmente el desarrollo interrelacionado de Puerto Iguazú, Alte. Brown y Puerto Península; y su estructura vincular.
- Bernardo de Irigoyen y área zonal: dada la trascendencia de los cambios estructurales que pueden llegar a afectar a esta actual pequeña localidad del Area de Frontera, y las características particulares de la topografía de su emplazamiento, es recomendable encarar el planeamiento físico estructural del área local y sus conexiones viales. Este estudio debería incluir, como apoyo, un estudio sectorial que analice el transporte de carga, actual y proyectivo, considerando flujos, orígenes y destinos, a fin de ajustar con la mayor precisión posible las magnitudes de los movimientos futuros y de sus requerimientos espaciales y funcionales, trasladando los mismos a las rutas convergentes a este paso de frontera.
- Estudios turísticos provinciales de integración de circuitos en las escalas:
 - . intraprovincial zonal : Cataratas - Urugua-í / Parque Nacional y Parque Provincial
 - . provincial internacional: Cataratas - ruinas jesuíticas de Misiones y Paraguay.
- Análisis de una estructura de organización del territorio provincial, enlazada a la estructura económica espacial del Norte Grande y los posibles nuevos corredores de transporte.

Enero 1987